MARYNARZ POLSKI





MIESIECZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ok I — Lipiec — Sierpień 1946 r. — Nr 4/5

umer zawiera 44 str. — CENA EGZ. 20 ZŁ.

Treść:

Na okładce tytułowej: Trawler ORP „Kormoran".
Na okładce tylnej: Bandery, flagi i proporczyki Mar. Woj.

p. o. Redaktora: por. Józef Balcerak

Rysunki: bosm. pchor. Sł. Sierecki

Fotografie: bosmat J. Uklejewski, Fl. Staszewski, J. Michalik, British Official Photograph, S.I.B. Photoservice, United States Information Service (USIS).

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej

Druk i ilustracje wykonano w Zakł. Graf. Wydawnictwa ZPW Mar. Woj.



Marszałek Michał Żymierski, w towarzystwie kontradmirała Adama Mohuczego w czasie uroczystości na Oksywiu w dniu 27. 6. b.r. z okazji pożegnania radzieckich marynarzy-instruktorów. (Patrz art. na str. 5-ej).

MARYNARZ POLSKI

MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK I. Gdynia, lipiec — sierpień 1946 r. NR. 4/5.

Święto Morza w Polsce Odrodzonej

Kiedy w czerwcu 1939 roku obchodziła Polska Święto Morza w Gdyni, nikt nie przypuszczał, że w 1945 roku będziemy obchodzili je w Gdańsku i w Szczecinie. Już w dwa miesiące potem okazało się, że hiperkombinatorski traktat, podpisany w Wersalu, był gmachem tandetnym, o ścianach z muru... pruskiego. Ściany te zawaliły się, pchnięte krzyżacką pancerną rękawicą, grzebiąc pod sobą Polskę. Lecz tego samego dnia — 7 września — w którym bohaterowie na Westerplatte ulegli przemocy, ORP „Błyskawica" manifestuje całemu światu polskie prawo na Bałtyku, zatapiając niemiecki okręt podwodny.

Dzisiaj jesteśmy w diametralnie różnym położeniu. Nie manifestujemy naszej woli stania się narodem morskim aktem determinacji, lecz aktem czynu. Port gdyński, najwspanialszy ongiś protest polskiego świata pracy przeciwko rozpolitykowanej Europie, pomagającej nie raz Niemcom jeszcze mocniej zacisnąć szpony na naszym gardle— stał się dzisiaj czymś przeciwnym: nie protestem, a potwierdzeniem. Potwierdzeniem rezultatów naszego wysiłku wojskowego i naszej myśli politycznej. I dlatego nie jest chyba przypadkiem, że data rocznicy Manifestu PKWN i data Święta Morza tak blisko ze sobą sąsiadują.

Sanacja prowadziła politykę mocarstwowości i politykę „dwóch wrogów". Historia wykazała, jak dalece i jedno i drugie było kłamstwem. Z defilujących nad miastem w 1939 roku samolotów ani jeden nie brał później czynnego udziału w obronie wybrzeża. „Wróg nr. 2" okazał się naszym dobrym sojusznikiem. Dzisiaj o mocarstwowości nikt nie mówi, ale za to mamy 500 km wybrzeża. Zrezygnowaliśmy z tromtadrackich planów zaborczych i kolonialnych, ale w zamian zmieniliśmy mapę Europy i daliśmy naszemu parciu na Bałtyk solidne podstawy gospodarcze w postaci rewindykowanych

Ziem Zachodnich. Jest wybrzeże, są porty, jest zaplecze. Teraz potrzeba naszej pracy, organizacji i wytrwałości.

Obchodzimy dzisiaj Święto Morza, zdając sobie sprawę z tego, że ma ono inny charakter niż w 1939 roku — tak inny, jak inną jest wewnętrzna i zewnętrzna mapa Polski w porównaniu z tamtymi czasami. Dzień tego święta poprzedził — nie do pomyślenia w Polsce przedwrześniowej — sejm miast morskich. Zastanawiano się nad przyszłością naszego kraju na Bałtyku, układano realne plany, rozważano zagadnienia, wynikające z przebudowanej polskiej rzeczywistości. I wtedy, przez usta inżyniera Kwiatkowskiego padły znamienne słowa:

> *„W roku 1947 niewątpliwie zespół portowy Gdańsk-Gdynia zajmie ponownie czołową pozycję na Bałtyku i wejdzie do nielicznej grupy głównych portów świata. Na polskim Bałtyku, na długiej linii, łączącej Gdańsk przez Gdynię ze Szczecinem, istnieje wykuta krwią i pracą Polski, znojem walk historycznych z nawałą krzyżacko-germańską, zdeterminowaną decyzją władz państwowych nowej Polski stalowa oś, około której pragniemy i możemy obrócić strukturę gospodarczą naszych ziem o 90 stopni".*

Może się komuś wydawać, że ten program, to program maksymalistyczny, osiągalny jedynie w sferze marzeń. Ale osiągnięte już dzisiaj rezultaty mówią nam coś innego. Od dnia 11 lipca 1945 do 11 lipca 1946 Gdynia i Gdańsk przyjęły 3.150 statków pod banderami 12 państw, a obrót tych portów sięga cyfry 5 milionów ton towarów. Porównajmy tę cyfrę z odnośną cyfrą pierwszego roku międzywojennego dwudziestolecia, a zobaczymy, jak dalece wzrosły nasze możliwości gospodarcze. Pamiętajmy przy tym, że liczba 5-ciu milionów ton, to obrót Gdyni za najlepszych czasów przedwojennych, w okresie, kiedy byliśmy, bądź co bądź, krajem niezniszczonym. Te cyfry świadczą najlepiej, że „obrót struktury gospodarczej naszych ziem" już następuje, że dokonuje się na naszych oczach.

Mamy powód do specjalnej dumy, że po pierwszym roku naszej pracy na wybrzeżu nie tylko myślimy o pracach i kłopotach, czekających nas w przyszłości, ale że mamy prawo i obowiązek spojrzeć wstecz, że z jednorocznych osiągnięć możemy czerpać siły do dalszego wysiłku. W ten sposób Święto Morza nabiera tego specyficznie świątecznego charakteru: jest dniem odpoczynku po pracy i radości po dokonaniu.

Widoki na przyszłość są jak najlepsze. Mamy ludzi — szczególnie w szeregach młodzieży — którzy chcą na morzu pracować i tej pracy się uczą. Mamy przyjaciół i sprzymierzeńców, z którymi współpraca przez błękitną granicę składa się dobrze. Mamy rozwijającą się młodą Marynarkę Wojenną, która stoi na straży naszych wybrzeży, portów i zaplecza — na straży naszego morskiego pokoju.

I jeśli w tym dniu poważnej radości znajdziemy odrobinę żalu — to jest to tęsknota za tymi, którzy mogliby z nami tu razem pracować, a jeszcze nie wracają. Ale ta tęsknota miesza się z nadzieją, która jest symbolem naszej wytrwałości.



Na ścigaczach w morze

Na pokładach grupy ścigaczy, już od samego rana panuje ożywiony ruch. Marynarze z załogi biegają gorączkowo po okręcie, znikając co chwila w lukach. Czynią ostatnie przygotowania do odbicia, za chwilę okręty wyjdą w morze, na ćwiczenia bojowe.

Już ostry gwizd przeszywa powietrze i dowódca ścigacza „Sprawny" bsm. Sawańczuk rzuca głośną komendę do odcumowania i odbijania od nabrzeża. Marynarze szybko i sprawnie luzują i zdejmują cumy, ściągają jedyne połączenie z lądem, trap, po którym właśnie przed chwilą wszedł na okręt kmdr. ppor. Przybyszewski, dowódca flotyli. Motory pracują, huczą coraz głośniej, aż pokład drga, rufa odpychana odsuwa się od nabrzeża. Następujące po sobie komendy dowódcy dla maszynisty i sternika, są wykonywane szybko i dokładnie i za chwilę ścigacz na małych obrotach wykonawszy zgrabny manewr, wypływa z przystani. Tuż za nim odbijają i płyną w ślad dwa inne okręty grupy.

Ręka dowódcy ścigacza przesuwa wskaźnik szybkości na — „pół naprzód" i ścigacz przyśpiesza biegu rozcinając i burząc spokojne wody portu. W bystrym pędzie mija grupa ścigaczy, szereg wyciągniętych wzdłuż nabrzeży statków handlowych. Jeszcze jeden ostry zwrot, za rufą wytryska fontanną ściana wody i ścigacz wymija rozparty u wejścia do portu ogromny wrak pirackiego pancernika „Gneisenau", wychodząc na otwarte morze, za nim suną dwa pozostałe ścigacze.

Tu przed porwanymi falochronami morze jest silnie sfalowane i dmie ostry, zachodni wiatr. Zwiększając szybkość, trzy ścigacze kładą się na moment na lewą burtę, biorąc kurs na „nord-west". Rozciągnięte w jednej linii małe, śmigłe okręty prują w szybkim pędzie ciemno-zielone wody, wymijając spieszące do portu statki. Właśnie z lewej burty przepływa nasz trawler wracający z ćwiczeń, rozlegają się gwizdki i oba okręty i załogi salutują siebie nawzajem.

Przez otwarty luk schodzę pod pokład do pomieszczeń maszynowych. Huk maszyn i jazgot szybko obracających się wałów śrubowych ogłusza mnie na chwilę. Mimo, że dwa motory pracują, nie jest tu bardzo gorąco, gdyż silny wiatr wpada ożywczymi strugami przez wentylatory pokładowe i otwarte luki. Maszyniści mar. Nowicki i Tomczyk krzątają się przy motorach, pilnie śledząc ich pracę i obserwując uważnie dziesiątki zegarów i przyrządów. Oczywiście w takim huku nie sposób się z nimi porozumieć. Rozkazy otrzymują od dowódcy, przekazywane specjalnym mechanizmem telegrafu, w tej chwili właśnie na tarczy umieszczonej przed oczyma maszynisty, czerwona wskazówka przesunęła się na pozycję — „cała naprzód" — rozkaz zostaje natychmiast wykonany, zwiększone obroty obu śrub pchają ścigacz pełnym pędem naprzód. Z uczuciem pewnej ulgi wywindowuję się z powrotem na pokład, zachłystując się rześkim, silnym wiatrem.

Ćwiczeniami grupy kieruje kmdr. ppor. Przybyszewski, rozkazy jego, przesyłane na pozostałe ścigacze sygnałami kodu, semaforu i radiem, rzucają co chwila na nowy kurs i w odmienny szyk zwinne okręty. Flagi sygnałowe kodu szybko idą w górę i zjeżdżają na dół po flaglinkach rei, chorągiewki sygnalisty wpadają w obłąkańcze wprost tempo, brzęczą wściekle słuchawki na uszach radiotelegrafisty mar. Wilskiego.

W oddali coraz wyraźniej wyłania się półwysep helski, pada komenda „kurs na latarnię Hel!"—i ścigacze prą „całą naprzód" w szyku torowym, w równych odstępach, w nakazanym kierunku. Pieni się woda za rufą, rozbijana szybkimi obrotami dwu śrub, białe grzywy fal opadają rozcięte, z bryzgiem i szumem w tyle i rozchodzą się szerokim półkolem w dal.

Pada głośny meldunek „w polu widzenia 15 w prawo, ścigacz". To chyba „Błyskawiczny", który ma przeprowadzać tu strzelanie ćwiczebne. Zbliża-

my się. Tak, to on. Sygnalista st. mar. Korb wspiął się na występ rufy i trzymany przez kolegę za nogi, wymachuje chorągiewkami, pchany silnym wiatrem i porozumiewa się z „Błyskawicznym". Po chwili dobijamy do jego prawej burty i liny założone przez marynarzy cumują dwa okręty.

Przechodzę na pokład drugiego ścigacza, jest on nieco większy i cały ze stali. Przy działku, uwijają się artylerzyści, mierzą do celu, którym jest niewielka tarcza zakotwiczona w odległości około dwu km i mocno kołysana falami. Ostra detonacja skierowuje mój wzrok na wylot lufy i dalej na cel. Fontanna wytrysłej wody upadku w odległości 30—40 m od tarczy wskazuje, że pocisk ugodził dość celnie, jeszcze kilka pocisków układa się to dalej to bliżej celu. Strzelają stare wilki morskie. Z kolei młodzi artylerzyści z SSM-u próbują po raz pierwszy chybotliwego strzału i oni też chcą powąchać prochu. Sprawdzają przyrządy celownicze, ładują, celują i po krótkiej chwili wyblysk u wylotu i huk towarzyszą wystrzałowi. Wszyscy z zaciekawieniem obserwują okolice tarczy, a tu o dziwo! pocisk wyrzuca wodę tuż u celu, jakieś 10 m od tarczy. Miła bądź co bądź niespodzianka, tym bardziej — że dalsze upadki też grzęzną w wodę obok tarczy.

Młodzi marynarze są rozpromienieni i stają się objektem podziwu nawet „starych". Tak to uczniowie już prześcigają swych nauczycieli morskich. Jeszcze kilka pocisków i seria z nkaemów kładzie się blisko celu i strzelanie skończone. Ścigacze znów, po zluzowaniu cum, rozłączają się i każdy osobno pośpiesza w kierunku Gdyni, wybierając najdogodniejszą trasę dla ćwiczenia podsłuchu wodnego na specjalnych aparatach.

Dowódca flotylli zarządza alarm — „człowiek za burtą", wyją syreny, motory gwałtownie stopują i po chwili marynarze załogi sprawnie wyciągają z fal, na pokład 1 pozorujący tonącego człowieka pas ratunkowy. Manewr ten wymaga szybkości i zgodnego zgrania załogi, tym razem udał się dobrze.

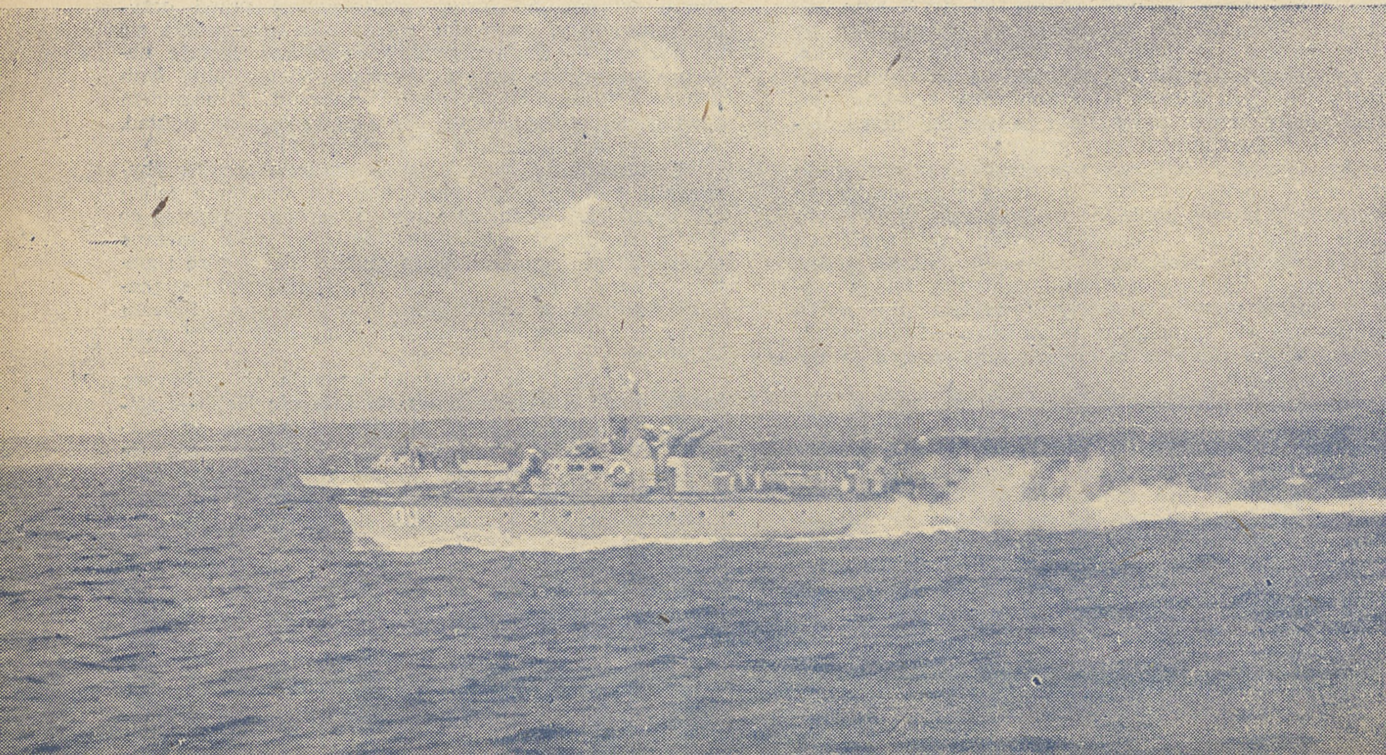
Komenda — „w prawo 10—15—20" dana dla sternika i „cała naprzód" dla motorzysty, skierowują grupę ścigaczy bystrym pędem do przystani, mijają znów „Gneisenau" pozostawiając tylko kręgi rozbitych fal. Na dziś ćwiczenia skończone. Jutro znów na morze!

Ppor. Józef Wójcicki

TREŚĆ POPRZEDNIEGO Nr (3-go)

„Marynarza Polskiego"

Ścigacz „Odważny" w czasie ćwiczeń.



Marszałek Polski MICHAŁ ŻYMIERSKI NA POŻEGNANIU RADZIECKICH marynarzy - instruktorów



Fragment pożegnania

Dnia 23 czerwca b. r. w przystani portu wojennego Marynarki Wojennej R. P. odbyła się skromna lecz podniosła uroczystość pożegnania marynarzy - instruktorów radzieckich, którzy po trzech miesiącach pracy nad wyszkoleniem naszych młodych marynarzy, powrócili do swego kraju. Na uroczystość tę przybył Marszałek Polski Michał Żymierski.

Oddziały marynarzy polskich ustawiły się w równych szeregach u nabrzeża przystani a w środku stanęli ich radzieccy koledzy. Za uszeregowanymi marynarzami, u mola kołysze się na wodzie okręt pod banderą radziecką, który odwiezie



Marszałek dekoruje marynarzy

instruktorów do jednego z bałtyckich portów wojennych ZSRR.

Marynarze ustawieni na drodze sygnalizują flagami zbliżanie się auta z Marszałkiem. Po chwili z samochodu wysiada naczelny D-ca, występujący po raz pierwszy w mundurze marynarskim. Szeregi marynarzy prezentują broń, orkiestra gra hymn narodowy, prężą się postacie młodych „wilczków morskich" przed swym D-cą, który po przyjęciu raportu od kontradmirała Mohuczego przechodzi przed frontem oddziałów. Po przeglądzie polskich marynarzy, orkiestra gra hymn radziecki, a Marszałek zatrzymuje się przed szeregami wyprężonych w postawie na „baczność", radzieckich instruktorów, salutując wraz z wszystkimi zgromadzonymi przez cały czas grania hymnu. Marszałek wita radzieckich marynarzy na co otrzymuje zgodną i gromką odpowiedź. Następnie Marszałek wita się z wszystkimi zebranymi oficerami, a także starymi bosmanami, uściskiem ręki.

Potem odbyła się dekoracja instruktorów radzieckich srebrnymi i brązowymi Krzyżami Zasługi. Marszałek sam przypina odznaczenia tym, którzy ofiarną pracą przyczynili się wydatnie do wyszkolenia naszych młodych marynarzy. Na piersiach radzieckich marynarzy, obok wielu bojowych orderów i medali zawisa i polskie odznaczenie.

Po udekorowaniu wszystkich instruktorów krzyżami, Marszałek, a wraz z nim, Dowództwo Mar. Woj. zajęli miejsca na trybunie i kontradmirał Mohuczy wygłosił przemówienie pożegnalne — do radzieckich marynarzy w języku rosyjskim. W serdecznych słowach wyraził p. o. Dowódcy Marynarki Wojennej, wdzięczność odjeżdżającym instruktorom, za ich sumienną pracę nad wyszkoleniem naszych marynarzy. Następnie przemawiał do radzieckich marynarzy kmdr. Urbanowicz, podkreślając wspólną walkę i przyjaźń Armii Czerwonej i Wojska Polskiego.

Na przemówienia pożegnalne odpowiedział w imieniu odjeżdżających bosman Pruzowskij, dziękując ze swej strony za gościnność okazaną przez polskich marynarzy, po czym przemaszerowując przed Marszałkiem, weszli marynarze radzieccy na molo i po trapie na okręt, opuszczając na nim gościnną polską ziemię.

Ziuk.

Drużyna piłkarska Mar. Woj.

WKS Flota na przestrzeni swej rocznej działalności poszczycić się może wieloma sukcesami. Wśród pokonanych przez nią drużyn znajdują się leaderzy A klasy okręgu gdańskiego jak BOP „Lechia", KS „Milicja", KKS „Grom', i KKS „Wisła" z Tczewa. Kapitanem drużyny jest kpt. Skorupski.





Nowozbudowany największy liniowiec świata, brytyjski pancernik „Vanguard" o pojemności 42.500 ton. Koszt budowy wyniósł 11 milj funtów szterlingów. Na drugim planie statek „Queen Elisabeth"

Józef Modrzejewski

Problem okrętów liniowych

Sprawozdanie radiowe z exposé pierwszego lorda admiralicji brytyjskiej Aleksandra podaje, że Anglia chwilowo zaniecha budowy okrętów liniowych, a rozbuduje swe lotniskowce. Fakt ten następuje po rezygnacji Stanów Zjednoczonych z wykończenia pięciu olbrzymów typu „New Hampshire" po 58.000 ton. Z tego powodu można mówić, po 100 latach istnienia parowych i żelaznych okrętów, o kryzysie w budownictwie wojenno-morskim.

Kryzys ten rozpoczął się już w pierwszej wojnie światowej, ściśle w 1941 roku, w związku z zatopieniem niemieckiego „Bismarcka". Ze strony konstruktorów powstała bowiem myśl zwiększenia rozmiarów liniowców, by doprowadzić je do nadzwyczajnej odporności na uszkodzenia wszelkiego rodzaju pocisków. Postanowiono powiększyć pancerze poziome dla ochrony od bomb i udoskonalić system grodzi wodoszczelnych, aby do minimum zredukować skutki torped coraz to celniejszych z uwagi na wykorzystanie do tego celu samolotów.

Poświęcono nawet rozwój uzbrojenia dla zalet obronnych. Nowe olbrzymy zachowywały artylerię główną tego kalibru co okręty z 1913—19 r. a przeciwlotnicza wyeleminowała różnorodną artylerię obronną. Dlatego Niemcy zdecydowali się na rejs pojedyńczego liniowca, pozbawionego nadto dostatecznej ochrony lekkich okrętów. Odporność „Bismarcka" była też rewelacją. W bitwie z „Prince of Wales" otrzymał dwa granaty 356 mm, z których jeden trafił w część przednią powodując zmniejszenie szybkości o 2—3 węzły. Eskadry samolotów torpedowych z „Victorious'a" uzyskały następnie trafienie 1 torpedą w okolicach śródokręcia. Samoloty torpedowe z „Ark Royal" storpedowały liniowiec dwukrotnie, raz w samo śródokręcie, raz w urządzenia sterowe. W nocy trafieniami popisały się kontrtorpedowce „Maori" i „Cossack" (po jednym). Następnego dnia „Bismarck" pozostawał w krzyżowym ogniu „Rodney'a" i „King George V" z odległości 160 km. Równocześnie krążowniki ciężkie „Norfolk" i „Dorsetshire" umieściły w olbrzymie 300 pocisków 203 mm. Pomimo tego atakowany nie tonął i potrzeba było jeszcze trzech wielkich 533 mm torped z „Dorsetshire" by zatopić „Bismarcka".

Próba była dramatyczna. Dostarczyła dowodów na znakomitą niezatapialność nowoczesnego okrętu liniowego, ale nie uchroniła go od losu.

Druga próba przeprowadzona na wodach malajskich zaskoczyła budowniczych, gdyż dla zatopienia nowoczesnego "Prince of Wales" wystarczyły tylko samoloty i 4 torpedy. Oczywiście zaskoczenie polegało na tym, że materiał wybuchowy w torpedach był innego rodzaju i jego siła wybuchowa była zwielokrotniona. Skutkiem tego doświadczenia pojawiła się oryginalna koncepcja hiszpańska w listopadowym numerze „Revista General de Marina". Autor jej, komandor Arturo Genova, zaprojektował skrzyżowanie cech liniowca i lotniskowca w jednym okręcie. Interpretując przyczyny dotychczasowych klęsk olbrzymów w ten sposób, że brakowało im ochrony powietrznej, planował skoncentrowanie całej głównej i obronnej artylerii w części środkowej, a pozostawienie reszty pokładu na 2 pokłady startowe.

Komandor Genova ograniczał wyporność okrętu liniowego do 27.000 ton (długość 225 m, szerokość 29 m). Zachowywał uzbrojenie w dotychczasowych rozmiarach (osiem armat 406 mm w dwuch poczwórnych wieżach, piętnaście obronnych 127 mm w pięciu wieżach na długości okrętu). Zachowywał także grubość maksymalną opancerzenia, ale pionowy dzielił w ten sposób, że 150 mm przeznaczał na pancerz wewnątrz okrętu, a 200 mm zewnątrz. Maszy-

ny umieszczał w 24 przedziałach nie zależnie od siebie ubezpieczonych. Cyfra zaokrętowanych samolotów miała wynosić dwadzieścia.

Tak liczne zalety przy 27.000 ton standart budzą oczywiście pewne zastrzeżenia. Wobec tego komandor Genova podaje poniższą tabelkę:

	Waga		Procent
kadłub i maszyny pom.	8900	tonn	33 %
wieża z artylerią główną i obronną	3700	,,	19,2 %
działa pl.	900	,,	
amunicja	600	,,	
opancerzenie wież, komór amunicyjnych i baszty bojowej	5400	,,	35,9 %
maszyny napędowe i urządzenia sterowe	4300	,,	
urządzenia maszynowe 120000 KM po 22 kg	2460	,,	9,8 %
wyposażenie	560	,,	2,1 %
ogółem	27000	tonn	100 %

Pomysł hiszpański nie wzbudził zaufania. Japońscy i amerykańscy konstruktorzy postanowili rozwiązać typ okrętu liniowego w dwojaki sposób. Jednym miały być jednostki po 15—17.000 ton, drugim nadpancerniki po 45.000 ton standart.

Japończycy przystąpili do realizacji pierwszego typu budując trzy jednostki „Kaszimo" rozwijając niemiecką klasę „pancerników kieszonkowych". Uzbrojenie miało składać się z 6 armat 305 mm w dwuch przypuszczalnie wieżach potrójnych. W ten sposób nawracano do idei dawnych krążowników pancernych. Chodziło o 1) zwalczanie ciężkich krążowników waszyngtońskich po 10.000 ton wzgl. 13.000 ton (Amerykanie), 2) zastąpienie olbrzymów w pomniejszych operacjach. Strata miniaturowego liniowca nie byłaby naturalnie zbyt ciężka i łatwiejsza do zastąpienia niż np. „Bismarcka". Nadto odzyskiwano element ilości malejący zastraszająco i uniemożliwiający przeprowadzanie operacji na długich frontach morskich.

Typ „Kaszimo" nie został oddany do służby. Amerykanie bacząc na obu przeciwników wybrali typ nieco większy, by mógł się także przeciwstawić krążownikom liniowym w rodzaju „Gneisenau". 17 sierpnia 1943 wodowano w stoczni „New York Shipbuilding Corporation" w Camden pierwszy z sześciu liniowców „Alaska". Wyporność okrętu została określona na 24.500 ton przy długości 210 m. „Alaska" rozwija szybkość 30 węzłów, a jej zasięg pływania wynosi 13.000 mil morskich przy 10 węzłach. Projektowano uzbrojenie: sześć armat 356 mm w dwuch potrójnych wieżach, szesnaście 127 38 i 4 samoloty. Inne okręty: „Guam", „Havaii", „Phillipines", „Puerto Rico" i „Samoa" razem z prototypem zostały później przebudowane na lotniskowce.

Wobec tego, że mniejszy typ nie został wprowadzony do walki punkt ciężkości zmagań morskich przesunął się na typ „gigantów". Inicjatywę i początek zrobili Japończycy budując od początku wojny dwa okręty liniowe „Ovari" i „Musai" po 42.500 ton, z 9 armatami 406 mm i szybkością 32 węzłów. Kierowały nimi te same założenia co niemieckimi konstruktorami „Bismarcka"—dążenie do maksymalnej niezatapialności.

Amerykanie odpowiedzieli na to zrazu „tylko" sześcioma okrętami po 35—36 tys. ton typu „North Carolina" i „South Dakota". Była to jednak odpowiedź raczej na nowe budowle angielskie. W stosunku do Japonii inżynierowie amerykańscy mieli daleko ambitniejsze plany. Postanowiono doprowadzić wielkość liniowców do 80.000 ton. Opracowano program morski, który obejmował następujące szczegóły: cztery jednostki „Iova", „New Jersey", „Missouri" i „Wisconsin", dwie dalsze podobnych rozmiarów „Illinois" i „Kentucky", pięć większych „Ohio", „Montana", „Louisiana", „Maine" i „New Hamspire".

W 1943 r. dwa japońskie i dwa pierwsze amerykańskie nadpancerniki były gotowe. Było jasnym, że one rozstrzygną wojnę na Pacyfiku. Obstawione lotniskowcami i kontrtorpedowcami czekały na chwile decydujące. Dzisiaj już wiemy to, co było największą tajemnicą gigantów, możemy napawać się niebywałą koncentracją zalet bojowych. Weźmy dla przykładu amerykańską „Iovę". Wymiary okrętu: długość 268 m, szerokość 33 m, zanurzenie 10.9 m (ze względu na kanał Panamski). Wyporność standart: 45.000 t., z zapasami 56,000 ton. Dziewięć armat 406 mm jest rozmieszczonych w trzech wieżach z których dwie są na dziobie. Armaty mają długość 50 kalibrów, skuteczny zasięg 30 km, dają jedna salwę na minutę. Waga pocisku 1100 kg. Uzbrojenie przeciwlotnicze jest imponujące: 20 armat 127 mm (podwójne) 48 działek 40 mm (poczwórne), 80 działek 20 mm. Rozmieszczenie oryginalne. Na samym dziobie cztery 40 mm, przed wieżami dziobowymi osiem po obu burtach, na drugiej wyższej wieży dalsze osiem, na baszcie bojowej dwanaście, około drugiego komina i na hangarze lotniczym znowu dwanaście, a na rufowej wieży osiem oraz po bokach cztery. Rufę zajmują dwie katapulty i dźwig do podnoszenia samolotów.

127 mm działa podwójne strzelają pociskami 23 kg na odległość 160 km i po 12 salw na minutę. Każde ma obsługę złożoną z 40 ludzi. Lekkie 40 mm są produkcji Bofors, 20 mm Oerlikon.

Cała artyleria jest obsługiwana przez 1100 ludzi, co wynosi około 40% załogi (2.500 ludzi).

Moc turbin określa się na 180.000 KM. co pozwala na wyciągnięcie maksymalnej szybkości 35 węzłów czyli mniej więcej tyle co przeciętne kontrtorpedowce „destroyers".

Okręty typu „Jova" mają sylwetkę znormalizowaną. Przy większych odległościach trudno je odróżnić np. od lekkich krążowników typu „Baltimore".

Japończycy w myśl swej dawnej taktyki przed użyciem mastodontów postanowili przeciwnika osłabić zaskakującymi atakami torpedowymi, a następnie zastosować nową taktykę wraz ze zmienionym charakterem eskadry. Napad na Pearl Harbour dał połowiczne rezultaty i jeszcze raz potwierdził doświadczenie z Tarentem, że przeciwnik może szybko uruchamiać na pół zatopione w swych bazach jednostki. Ostatecznie jedynymi ofiarami japońskich samolotów i miniaturowych okrętów podwodnych pozostały dwa okręty „Oklahoma" i „Arizona".

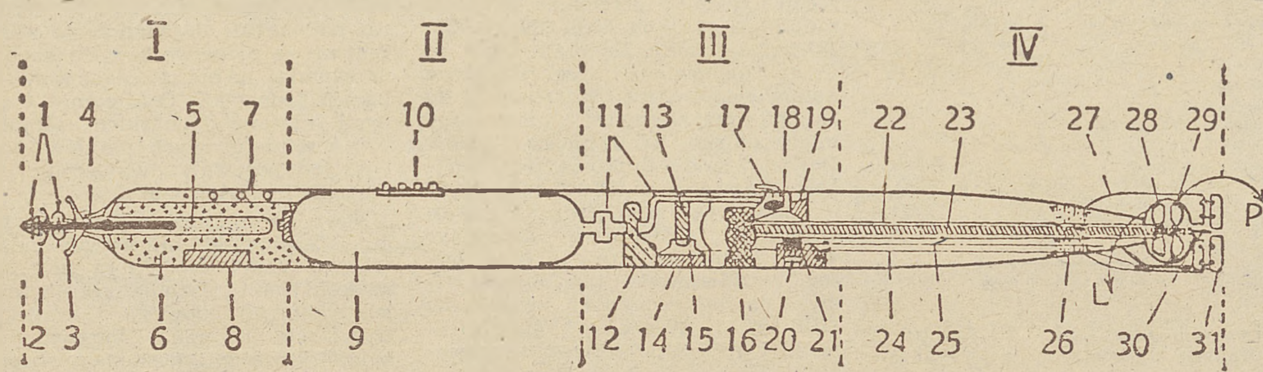
Nowe amerykańskie liniowce typu „Washington" unicestwiły także taktykę Yamamoto, która polegała na formowaniu eskadry z krążowników, kontrtorpedowców i lotniskowców jako rdzenia. Ubezpieczenie z lotniskowców i doskonała obrona pl. amerykańskich liniowców („South Dakota" zestrzelił 33 samoloty) przekreśliło powtórzenie sukcesów koło Malajów. Stąd też do walki koło Filipin musieli Japończycy wysłać swe najcięższe siły. Dwie bitwy morskie floty USA pod dowództwem admirała Halseya z udziałem nadpancerników przyniosły w rezultacie dość szybkie stosunkowo zniszczenie japońskich „pływających twierdz". Kto ma w tym zasługę?— nie wiadomo. W każdym razie jedno pozostało pewnym: bez względu na wielkość okręty liniowe są zatapialne. Im są większe tym można ich posiadać mniej, stopień zagrożenia przeciwnika nie wzrasta zaś proporcjonalnie do kosztów budowy okrętu.

Kierunek rozwoju okrętów liniowych był niewątpliwie fałszywy. Zdaje się, że można mówić o pewnego rodzaju degeneracji, podobnie jak to miało miejsce z okrętami podwodnymi („Surcouf") i kontrtorpedowcami (francuskie i włoskie odmiany „flotilla leaders"). Stąd też ich kryzys.

Angielska i amerykańska rezygnacja z budowy liniowców jest niewątpliwie chwilowa. Budownictwo okrętowe stanęło wobec nowych trudności (bomby rakietowe i atomowe) ale i możliwości (energia atomowa jako napęd). Trudno dziś mówić o takich czy innych perspektywach nie chcąc popadać w fantazje, można sądzić jednak, że próba na Pacyfiku z bombą atomową ustali ostatecznie nowe kierunki rozwoju okrętów. Okręty liniowe mają w dalszym ciągu duże możliwości. Muszą jednak ulec redukcji jeżeli chodzi o wielkość, by spełnić wszystkie wymagane od nich obowiązki nadto „zdemokratyzować się" w kosztach, by służyć nie jednemu czy dwom mocarstwom, ale wszystkim państwom morskim. Doświadczenia z ostatniej fazy walk na Pacyfiku pozwalają na optymizm w tym względzie.

TORPEDA

Z okrętu nadwodnego torpedować można z odległości ok. 13 km, nadając torpedzie szybkość 50 km na godz., wtedy torpeda będzie w ruchu ok. 15 minut (na tyle bowiem starczy zapasu sprężonego powietrza w zbiorniku), okręty podwodne i ścigacze powinny torpedować z odległości 2—3 kilometrów, nadając torpedzie szybkość 80 km/godz., wtedy torpeda będzie w ruchu ok 2 minut, co znacznie zwiększa możliwość trafienia.



Opis torpedy

I. GŁOWA BOJOWA.

1—dwa bezpieczniki, 2 wiatraczek odpędzający pływające twarde przedmioty. 3 — wąsy (b. kruchy materiał — 3 bezpiecznik), 4 — zderzak, uderzający po zderzeniu w masę detonującą zapalnika, 5 — kapiszon — zapalnik z piorunianem rtęci, 6 — nabój wybuchowy (trotyl lub melenit) 7 wydmuchy, 8 — ciężar utrzymujący torpedę w płaszczyźnie poziomej.

II. CZĘŚĆ PŁYWNIKOWA.

9 — zbiornik powietrza sprężonego do 200 atmosfer, dającego energię pędną torpedzie, 10 — przyrząd do przyczepiania torpedy w wyrzutni.

III. CZĘŚĆ MECHANICZNA.

11 — przepust powietrzny do silnika, 12 — podgrzewacz, 13 — przyrząd głębokości, 14 — drugi ciężar stateczności pionowej, 15 — maszynka steru głęb., 16 — główny silnik powietrzny, poruszający wszystkie mechanizmy, 17 — kurek odchylający się przy wypuszczeniu torpedy i otwierający zawór powietrzny (18) skutkiem czego wszystkie mechanizmy zaczynają działać, 19 — przyrząd odległości, tak nastawiony, aby po przebyciu określonej drogi, w razie chybienia, utonęła, 20 — przyrząd „Obri", utrzymujący torpedę w kierunku, w którym została wypuszczona (oddziaływanie na stery), 21 — maszynka sterów kierunkowych.

IV. CZĘŚĆ OGONOWA.

22 — wał śrubowy lewopędny, 23 — prawopędny, 24 — ciągnik sterów głębinowych, 25 — kierunkowych, 26 — uszczelniacze dławnikowe, 27 — pletwa ogonowa, 28 — śruba napędowa lewoobrotowa, 29 — prawoobrotowa (kasują zboczenia — deriwację) 30— pletwa steru głębinowego, 31 — pletwy sterów kierunkowych.



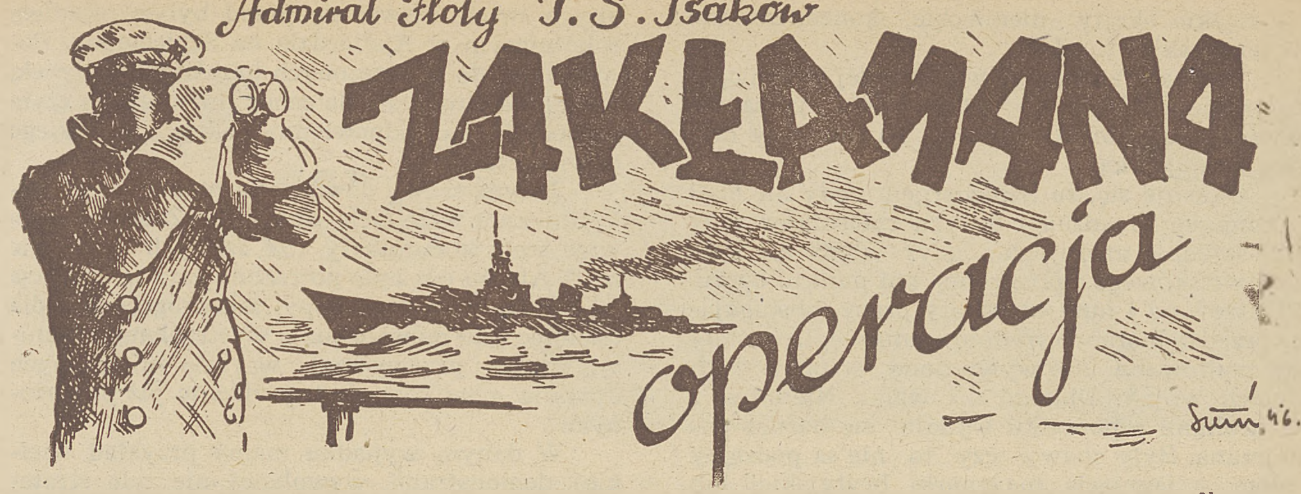
MARYNARKA WOJENNA R.P. W GŁOSOWANIU LUDOWYM.

Tłumnie, w poczuciu spełnienia swego obowiązku społecznego, ruszyli do urn w dniu referendum marynarze Mar. Woj. R. P.

Na zdjęciu — moment oddania głosu przez p. o. D-cę Mar. Woj., kontr-admirała A. Mohuczego.

Admirał Floty I. S. Isakow

ZAKŁAMANA operacja



5 lipca 1942 r. niemieckie okręty liniowe „Admirał Tirpitz“ i „Admirał Scheer“ zaryzykowały wyjście na operację, pod eskortą wielkiej liczby ochronnych kontrtorpedowców i samolotów. Było to w okresie dnia podbiegunowego. Lotnictwo w ciągu całej doby dokonywało wywiadów nad akwenem przewidzianej operacji i przekonało się, że w pobliżu nie ma większych sił angielskich.

Wszystko było wiadome i zgóry przewidziane za wyjątkiem obecności radzieckiej łodzi podwodnej, pod dowództwem Bohatera Związku Radzieckiego komandora porucznika Łunina. Okręt podwodny, przerywając zygzakującą ochronę, storpedował „Admirała Tirpitz'a“, zadając mu poważne uszkodzenia, które uniemożliwiły przeprowadzenie zamierzonej operacji.

Pancernik z małą szybkością i pod wzmocnioną, dodatkowo zawezwaną ochroną, został odprowadzony do jednej z baz, — a konwoje sojusznicze bez przeszkód przeszły według nakazanej marszruty.



Lekcja została tak dobrze zapamiętana, że mimo stanu gotowości bojowej „Scharnhorsta“, „Admirała Scheera“ i krążowników, dopiero po upływie roku przedsięwzięto następną operację większych sił, o której trzeba opowiedzieć osobno.

Flota brytyjska na próżno starała się zetknąć z niemiecką marynarką wojenną, manewrując na wodach norweskich bez zachowania ostrożności. Niemieckie okręty nadwodne nie zjawiły się.

Na koniec, 11 września 1943 r., po więcej niż rocznej przerwie, cały świat został szczegółowo poinformowany przez Berlin, o operacji na dużą skalę niemieckich sił liniowych na Północy: „W nocy na 10 września, okręty niemieckie i poważne siły ekspedycyjne dokonały znacznej operacji przeciwko wojskowym obiektom na Szpicbergen. Okręty niemieckie zniszczyły umocnienia obrony nadbrzeżnej, wysadziły główne obiekty wojskowe, mianowicie radiostację, elektrownię, wodociągi, wielkie zbiorniki ropy, składnice zapasów uzbrojenia, żywności i t. d. Wzięto wielką ilość jeńców. Wszystkie siły ekspedycyjne powróciły do swych baz“.

W różnych wariantach podobne komunikaty ukazywały się miesiącami, specjalnie dla użytku wewnętrznego Niemiec. We wszystkich wypadkach komunikat kończył się nieodmiennie. „Nasze siły strat nie poniosły żadnych“. „Wszystkie okręty szczęśliwie powróciły do swych baz“.

W zasadzie, komunikaty te były przeznaczone na rynek wewnętrzny lecz i niektórzy za granicą reagowali w tym samym duchu.

Radio Sztokholm, powołując się na niemieckie biuro informacyjne, jeszcze 2 stycznia 1944 r. dostarczyło swoim słuchaczom następujących wiadomości: „We wrześniu, niemieckim siłom marynarki wojennej, dzięki zaskoczeniu, udało się wyeliminować na przeciąg długich miesięcy angielski punkt oporu na Szpicbergen“.

„Anglicy probowali bezskutecznie nacierać, przy pomocy malutkich okrętów podwodnych

na ciężkie okręty niemieckie, skoncentrowane w norweskich fiordach".

Trzeba przyznać, że w pierwszej chwili operacja niemiecka 10 — 11 września postawiła wielu przed nierozwiązalną, na pierwszy rzut oka łamigłówką.

Okazuje się, że Szpicbergen nigdy nie miał obronnych urządzeń i dużych zbiorników ropy lub składnic uzbrojenia, gdyż nigdy nie było tam wojskowego garnizonu ani punktu oporu. Elektrownia i inne warsztaty pracy, obsługujące przedsiębiorstwo wydobywania węgla, zostały zdemontowane lub wywiezione w pierwszych dniach wojny. Dlatego też walka Niemców z wiatrakami z początku wydała się bardzo podejrzana. Były obawy czy to nie są podstępy celem wciągnięcia marynarki brytyjskiej lub radzieckiej w zasadzkę.

Przy bliższym zapoznaniu się z okolicznościami i szczegółami tej „kolosalnej" operacji wyjaśnił się stan faktyczny sprawy. Okazało się, że wyjście eskadry. w składzie „Admirał Tirpitz", „Scharnhorst", „Lutzow" i ośmiu kontrtorpedowców poprzedził głęboki wywiad lotnictwa rozpoznawczego nad północnym teatrem wojny. Ani konwojów ani bojowych sił sojuszniczych nie ujawniono. Po zarządzeniu nadzwyczajnych środków ostrożności, eskadra niemiecka w nocy odskoczyła od brzegów Norwegii, aby o świcie zjawić się przed byłym osiedlem robotniczym w Ajsfiordzie na Szpicbergen. Postrzelała do opuszczonych baraków i sadybek, następnie powróciła do scher Norwegii po czym rozpoczęła się odpowiednia akcja „szerokiego obwieszczania".

Jedyną troską dowództwa niemieckiego było unikanie wszelkich spotkań! Zrozumiałe są więc stałe komunikaty, „że żadnych strat nie ma". Ale po cóż była potrzebna cała ta operacja jeśli tylko sam koszt ropy, tak drogocennej dla Niemiec (nie mówiąc już o wystrzelonej amunicji) grubo przewyższał wartość zniszczonych domków górników, do tego dawno już porzuconych?

W danym wypadku mamy przykład wielkiej demonstracji, wywołanej nie tyle strategicznymi co politycznymi względami, wartość gatunkowa których może być wyjaśniona tylko logiką umysłowości teutońskiej, do tego wyjałowionej pod wpływem 4-letnich ciężarów totalnej (dla Niemców) i bezsensownej wojny. Miał to być zastrzyk przeciwko ogólnemu ponuremu nastrojowi.

(WYJĄTEK Z KSIĄŻKI „MARYNARKA WOJENNA Z. S. R. R. W WOJNIE OJCZYŹNIANEJ".)
AUTORYZOWANY PRZEKŁAD KOMANDORA W. STEYERA.



Eskadra postrzelała do opuszczonych baraków i sadybek

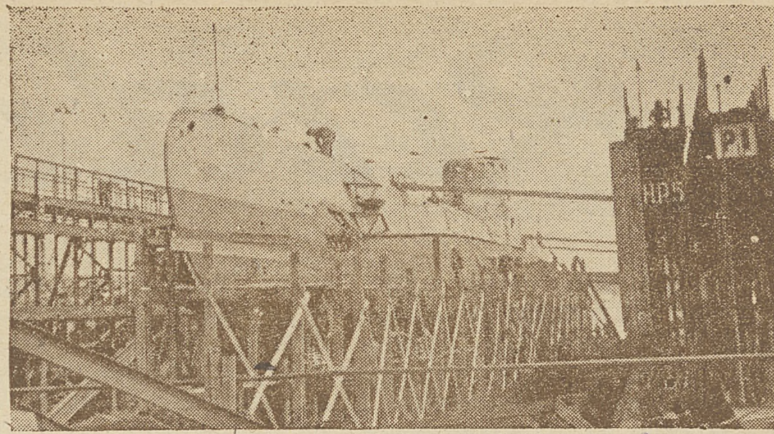
O.R.P.

SĘP

O.R.P.

RYŚ

LECZĄ SIĘ W DOKACH STOCZNI



Wracające po sześciu latach nasze okręty są mocno nadżarte zębem wojny i czasu. To też przed wstąpieniem do kampanii w służbę Rzeczypospolitej, muszą one przejść przez doki stoczni, gdzie zostaną poddane gruntownemu remontowi.

Dywizjon okrętów podwodnych, który powrócił ze Szwecji, też przechodzi przez taką „dokową kwarantannę". Właśnie dwa okręty dywizjonu znajdują się już w stoczni.

Opodal fregaty szkolnej PSM-u „Dar Pomorza", przywdziewającej właśnie żagle, przed odpłynięciem w świat, leżą w stoczni „Sęp" i „Ryś". Ten ostatni dopiero przygotowuje się do doku. Natomiast „Sęp" nasz najnowocześniejszy okręt, wyciągnął swe olbrzymie szare cielsko już w doku, negliżując się bez reszty, od wieżyczki, aż po same balasty wodne.

Potężne stalowe cygaro, widziane tak w całości, oblepione z obu burt dziesiątkami pracujących robotników, bezwiednie nasuwa porównanie do Guliwera obczepionego karzełkami. Wiązania linowe i drewniane rusztowań dopełniają jeszcze podobieństwa. Ostre, stalowe zęby u dziobu okrętu, służące do cięcia podwodnych sieci i bonów, nadają okrętowi groźny i zgoła niesamowity wygląd.

Podwodna część kadłuba, która nie wyłania się z wody, jest pomalowana czerwoną patentową farbą, zblakłą dziś i porosłą plangtonem. Właśnie szeregi robotników obstukują i skrobią tę część kadłuba, specjalnymi młotkami, oczyszczając go w ten sposób z osadu i nie chroniącej już starej farby. Praca idzie pełną parą, tak na zewnątrz jak i wewnątrz okrętu. Stuk młotów, zgrzyt świdrów i pił, łączy się z sykiem palników i okrzykami robotników, tworząc specyficzny zgiełk i hałas pracy w stoczni. A ORP „Sęp" leży wygodnie na stalowych płytach wielkiego pontonu podparty ze wszystkich stron rozporami.

Na pokładzie obezwładnionego okrętu służbę wachtowego pełni właśnie mar. Janczewski — prymus kursu torpedystów z SSM-u. Reszta jego młodych kolegów z załogi, szkoli się w tej chwili gdzieś poza okrętem, pod bacznym okiem bsm. Frickowskiego. On wprowadza ich stopniowo w opanowanie wiedzy „podwodnej", zaznajamiając ich z okrętem, który w stanie demontażu pozwala na wyjątkowo gruntowne jego poznanie. Młodzi chłopcy pilnie śledzą prace na okręcie, przypatrują się uważnie demontowanym przyrządom i mechanizmom z każdym dniem pogłębiając swe wiadomości praktyczne. Nauki bosmana i oficerów pojmują w lot, celuje w tym artylerzysta z SSM-u mar. Kruczkowski. Nad wyszkoleniem młodej załogi i nad pracami na okręcie czuwa jego dowódca kmdr. por. Salamon wraz ze swym zastępcą kpt. mar. Dehnelem.

Wąską luką spuszczam się pod pokład. W ciemnych pomieszczeniach tu i tam widać światła latarni i robotników naprawiających i rozbierających mechanizmy i przyrządy okrętu. Jeden obok drugiego i jeden nad drugim, pracują tu mechanicy, ślusarze i elektrycy, w różnych pozycjach, a często też leżąc na wznak. Wnętrze okrętu podwodnego teraz przedstawia się jeszcze bardziej tajemniczo niż zazwyczaj; dziesiątki różnorodnych części w stanie rozdrobnienia zalega i tak wąskie przejścia, najeżone zewsząd zegarami, dźwigniami, pokrętłami, kontaktami i plątaniną kabli.

Przez wyłaz wieżyczki artyleryjskiej, wydostaję się znów na pokład na słońce. Czarna, groźna, gruba lufa „stopiątki" smutnie opuszczona i zatkana korkiem wylotowym, spogląda leniwie na północ.

Ta samotna, zakneblowana lufa, wiszące w powietrzu, nieruchome potężne dwie śruby okrętu i ogromne płachty sterów: kierunkowych i głębokościowych, zwisające bezwładnie, robią dziwne wrażenie. Nieswojo czuje się „Sęp" wbrew swej ptasiej nazwie, w powietrzu. A tak blisko obok i pod pontonem faluje Bałtyk.., może „Sęp" też wie teraz, co to są męki Tantala?... a właśnie robotnicy zdejmują ogromne śruby, by je oczyścić, poddać próbom i opatrzyć.

Praca nad naprawą okrętu postępuje szybko i sprawnie naprzód. Specjalna komisja Mar. Woj. nadzoruje i kontroluje prace wykonywane przez stocznię. Rzesze robotników zwijają się żywo około okrętu podwodnego. Wachtowy przechadza się z automatem w garści po pokładzie i tęsknie spogląda w dal, na morze..

Niedługo spełnią się twe marzenia młody marynarzu. ORP „Sęp" opuści wkrótce doki stoczni i znów zanurzy się w zielone, chłodne wody Bałtyku, znów będzie pruł jego sfalowaną taflę.

Jot-wu



NASTĘPNY NUMER

„Marynarza Polskiego"

który ukaże się w rocznicę niemieckiej napaści na Polskę, zawierać będzie m. in. artykuły:

Obrona Westerplatte
Ostatni salut ORP „Wicher"
Rozwój lotniskowców
Przekrój lotniskowca
Marynarze francuscy w Maquis

Radar!

Od 1930 roku uczeni najpotężniejszych narodów wytrwale pracowali w zaciszach gabinetów i ścisłej izolacji pieczołowicie strzeżonych laboratoriów i warsztatów nad nowym epokowym wynalazkiem. Wojna wykazała, że było nad czym pracować i że mózgi anglosaskie okazały się sprawniejszymi od germańskich.

Gdy we wrześniu 1940 r. „Luftwaffe" wystawiła 2.600 samolotów, w tym połowę bombowców, do powietrznej ofensywy przeciw Anglii, R. A. F. mógł jej przeciwstawić zaledwie 145 myśliwców i niewiele ponad 300 innych samolotów. Wszyscy znamy historię powietrznej obrony Londynu i pamiętamy udział w niej naszych lotników. Nie powiodło się w tej ofensywie uskrzydlonym Krzyżakom.

Z jakąż łezką w oku wspominali powietrzni piraci w swych publikacjach naloty na Polskę, Holandię, Belgię i Francję, jak łatwo było uganiać za dziećmi pasącymi krowy na łąkach! Tutaj w dniu 15 września 40 r. z pięciuset atakujących napastników trzecia część ich nie powróciła do bazy... To radar — cudowne oko opatrzności tej wojny święcił zwycięski triumf swego debiutu!

Radar to skrót angielskiej nazwy jednego z pierwszych wykrywaczy tego typu: „**RA**dio **D**etection **A**nd **R**anging" — będącego jednocześnie instrumentem dalmierczym. Zastosowano zasadę właściwie już nie nową — uchwycenie i zarejestrowanie odbitej fali kierunkowej sztucznie emitowanej. Podobną aparaturę dźwiękową i ultradźwiękową stosowano już od dawna w sondach akustycznych, wykorzystując fizyczną właściwość wody jako dobrego przewodnika głosu. Genialność i rewelacyjność wynalazku leży więc w wyborze i zastosowaniu fali radiowej na miejsce znanych już w podobnym zastosowaniu fal dźwiękowych lub świetlnych nie dających się nawet porównywać z nowym wynalazkiem. Wybrano najbardziej odpowiadającą radioelektryczną falę centymetryczną jako posiadającą szczególnie korzystne właściwości zwięzłości, rozchodzenia, niezanikalności i odbicia. Zagadnienie, zdawałoby się proste, spotkało dwie trudności. Fala wysyłana musiała być na tyle silna aby cel na dużej odległości był przez nią dosięgalny, a po jej odbiciu i powrocie do źródła emisji odbiornik był w stanie odebrać ją i zarejestrować. Trwanie samej emisji powinno być nieskończenie krótkie w stosunku do czasu przebywania drogi aby uniknąć interferencji. Należało przy tym skonstruować aparat zdolny do zarejestrowania czasokresu trwania przebiegu mierzącego się ułamkami ułamków sekundy. Rozpatrzmy to na przykładzie. Czas, który upływa między wysłaniem i odebraniem fali daje w funkcji jej szybkości odległość przedmiotu poszukiwanego. Znając szybkość rozchodzenia się fali centymetrycznej wynoszącą 300.000 km/sek. a czas jej przebiegu określając na 1/1000 sek. możemy za pomocą radaru nie tylko wykryć poszukiwany przedmiot, ale i określić odległość doń stosując wzór: $D = 300.000 \times 1/1000 \times 1/2 = 150$ km. (Współczynnik 1/2 jest zrozumiały ponieważ fala przebywa dwukrotnie drogę do celu, raz dążąc doń, a drugi — powracając do odbiornika po odbiciu.).

Po latach pracy i poszukiwań wykończono aparaty wysyłające impulsy mikrosekundowe (trwające milionową część sekundy) na długości fali mniejszej od metra z t. zw. „siłą szczytową" osiągającą 100 — 200 kilowatów w czasie trwania impulsu. Taką falę wysyła się specjalną obracalną anteną kierunkową, która daje możność określenia azymutu celu. Aparat pomiarowy nazwany oscylografem katodowym (ang. — cathoderay tube) pozwala na porównanie czasokresu trwania drogi fali i wiązki elektronowej. Wzór stosowany jako podstawa obliczania czasu, rejestruje bezpośrednio odległość wykrywanego przedmiotu.

Wymiary najnowszego radaru nie przekraczają wielkością swą średniej stacji radionadawczej o słabej mocy, choć jest on wyposażony w około sto lamp różnego przeznaczenia. Mózgiem radaru jest „magnetron" — przyrząd wytwarzający falę centymetryczną. Jest on cylindrem podobnym z kształtów i wielkości do kieszonkowej okrągłej latarki elektrycznej. Jedynie rejestrująca tarcza ekranu oraz wspomniany oscylograf katodowy zajmują w aparacie stosunkowo większą przestrzeń, zresztą wymiarami uzależnioną od precyzji i zasięgu danego radaru. Sam ekran jest okrągłą powierzchnią szklaną, powleczoną substancją fosforescencyjną, na której zarysowują się kolejne impulsy w postaci migotliwych plam świetlnych. Plamy te przebiegają ekran z błyskawiczną szybkością tworząc na nim linię świetlną zwaną „bazą czasu". Przypuśćmy teraz, że fala emitowana napotkała na swej drodze w nieskończoność jakiś cel, od którego może się odbić. Taką powrotną falę ekran rejestruje w formie małego świetlnego haczykowatego refleksu, akcentującego się na wspomnianej bazie. Jest to moment t. zw. kontaktu. Miejsce akcentu na linii stanowi o odległości do wykrytego celu.

Fala, jak to było już powiedziane, jest wysyłana za pośrednictwem specjalnej obracalnej

anteny kierunkowej. Daje to azymut celu oraz możność kierunkowego skoncentrowania emisji celem zwiększenia donośności zasięgu wykrywacza. Antena nadawcza w momencie emisji świeci jak lampa szczelinowa.

Radar posiada cały szereg kolejno osiąganych przystosowań. Tak więc przede wszystkim służy jako wykrywacz samolotów na wielkie odległości dzięki szczególnej łatwości przenikania atmosfery powietrznej przez fale centymetryczne. Antena takiego aparatu porusza się jak działo artyleryjskie w kierunku i podniesieniu. Wykrycie zbliżających się kilku aparatów zaznacza się odnośną ilością refleksów na bazie czasu.

Na długo przed momentem nalotu można tedy zaalarmować skomplikowaną machinę obrony przeciwlotniczej atakowanego obiektu. Odebrane przez radar elementy przeciwnika: odległość, szybkość, wysokość lotu oraz ilość napastników jest czas przekazać na celowniki i nastawnice, uruchomić reflektory, aparaty podsłuchowe, wysłać w powietrze myśliwstwo, wreszcie położyć skuteczną zaporę ogniową na drodze nadlatującego w błogiej nadziei tak pożądanego dlań zaskoczenia.

W dalszym rozwoju radaru przejście do dalocelowania (samoczynne nastawianie celowników) oraz dalokomenderowania (samoczynne skierowywanie dział) artylerię przeciwlotniczą, a nawet morską, jest już tylko drugorzędnym zadaniem rozwiązań technicznych. Nie jest więc utopią przy tym aparacie w dzisiejszym stanie rzeczy stworzenie artylerii pozbawionej zupełnie obsługi ludzkiej podczas strzelania.

Radary powietrzne i powierzchniowe bynajmniej nie wyczerpują listy tych przyrządów. Nie będziemy tu usiłowali wymieniać wszystkich odmian i przystosowań tego aparatu. Należy jednak wspomnieć o „Elsie" — radarze kierującym i odsłaniającym żaluzje reflektorów w momencie gdy samoloty wchodzą w zasięg ognia zapory przeciwlotniczej;

B. T. O. (for Bombing Through Overcoat) — popularnie zwanym w Anglii „Stinky" a w U. S. „Mickey" — radarze samolotowym służącym do bombardowania przez chmury, a użytym nader skutecznie pierwszy raz przy nalocie na Wilhelmshafen 3. XI. 43 r.;

I. F. F. (Identification Friend or Foe) — informującym nas czy odkryty cel jest jednostką własną, czy nieprzyjacielską dzięki możności porozumienia się z radarem wykrytego za pomocą specjalnego kodu;

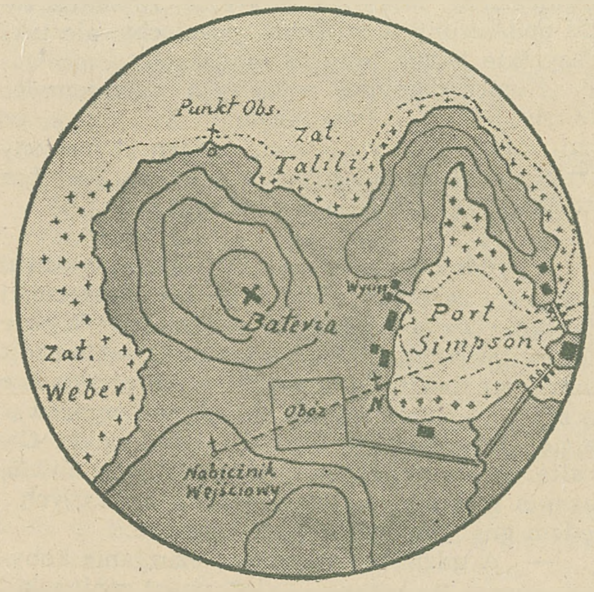
o „Rebecca-Eureka" — czyli radarze - altimetrze, który kieruje spadochroniarzami dając im w nocy sygnał z samolotu gdy znajdują się o 2 metry od ziemi;

wreszcie o „Ogonowym" — który zainstalowany na myśliwcu daje głównie w nocy alarmujący znak pilotowi, że niedostrzegalny przezeń przeciwnik „siedzi mu na ogonie".

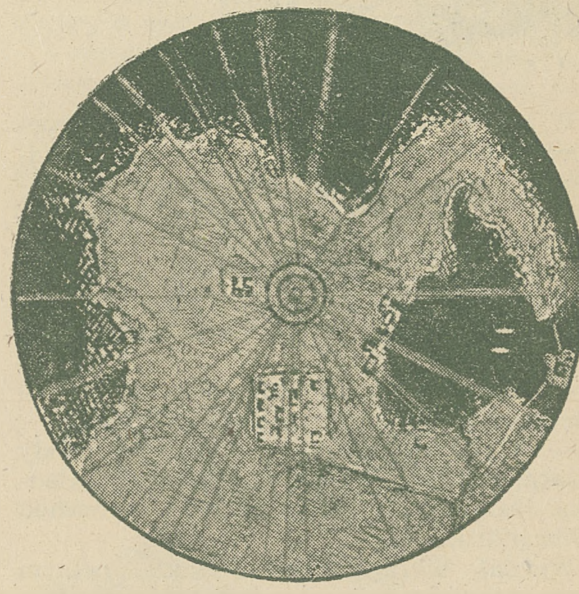
Rodzina radarów jest już liczna i dalej mnoży się bez końca. Możemy bez obawy poważnych zarzutów zaryzykować twierdzenie, że radar był głównym czynnikiem zrewolucjonizowania wojny powietrznej i morskiej. Jest prawie niemożliwością wymknięcie się losowi, jeżeli spojrzenie wszystko widzącego oka radaru padło już na skazańca. Gdy aparat ten jest starannie wyregulowany, daje odległości o wiele dokładniejsze od najprecyzyjniejszego dalmierza stereoskopowego o największej chociażby bazie pomiaru, zwłaszcza na wielkie odległości.

Instalacji radarowej zawdzięcza się wygraną bitwę o Anglię w jesieni 40 r. Radar jest spraw-

(dokończenie na str. 37-ej.)



Mapa półwyspu Gazelli (wyspa Nowa Pomerania) Pacyfik.



Oto, jak lotnik widzi ten półwysep na ekranie radaru poprzez chmury, mgłę, lub w nocy (w centrum widoczne ognisko obrazu). Na redzie, w zatoce portu i przy molo widoczne są okręty.



Gawędy — Wilka Morskiego

12 przygód Mata Moreli

III. TAJEMNICA „MARII RÓŻY"

W piękny poranek grudniowy kontrtorpedowiec „Ulewa" po żmudnym przejściu południowymi drogami morza Śródziemnego całą parą dążył do Gibraltaru na godzinę ósmą, jak przystoi szanującemu się okrętowi.

Toń morza nabierała modnych odcieni ultramaryny, poranna morka przerzucała na niej, jak diamenty na suknie, promienie wschodzącego słońca.

— Pięć stopni lewo od kursu żaglowiec! — zahuczała rura głosowa z bocianiego gniazda.

— Wariat, czy pułapka, pomyślał młody dowódca, któremu jednak nie brakło doświadczenia. Jesteśmy 130 mil na południowy wschód od Gibraltaru, a tu...

Widział wyraźnie przez szkła pełnym wiatrem idący bark bez bandery, który wyczyniał na spokojnej powierzchni morza dziwaczne zygzaki. Niemożliwe było, aby sterował nim człowiek. Tym bardziej wysoce nieprawdopodobnym było, aby pod nim lub za nim ukrywała się łódź podwodna.

— Dobra pryza, zamelduję Anglikom, to mi ją zaraz odbiorą... Wolę nie.

Postanowił wysłać motorowy kuter do zbadania; wkrótce jednak po otrzymaniu niezwykłego sygnału z kutra również wyruszył na welbocie dla wyjaśnienia sprawy. Obcy statek okazał się „Marią Różą", port macierzysty Newport — News na zachodniej półkuli... Na próżno załoga kutra badała wzrokiem i wołała... Odpowiedzi nie było: nikt nie pokazał się na pokładzie. Z niesamowitym uczuciem wdrapali się marynarze na pozornie opuszczony statek. Śmiertelna cisza. Ani jednego człowieka, tylko kot spał na szafie. Cóż tu mogło się stać?

Przy nadburciu przedniego pomostu znaleziono siekierę, ale żadnych śladów ludzi nie ujawniono. W mesie tlił się ogień w kominku i trzy kubki herbaty na stole były jeszcze ciepłe. W pomieszczeniach załogi odzież wyjściowa, po marynarsku ułożona, leżała w szafkach. Również kabiny oficerskie były we wzorowym porządku. Na ścianie wisiał zegarek kapitana i tykał miarowo. Ostatnio w dzienniku okrętowym był zanotowany dzień 25 listopada, żadnych innych dokumentów i śladów nie odnaleziono. Miało się wrażenie, że statek został opuszczony w wielkim pośpiechu, ale jak? Wszystkie łodzie były na miejscach, umocowane. Nieprzenikniona wydawała się tajemnica „Marii Róży"... Poszukiwano skwapliwie potym załogę na wszystkich lądach, Czerwony Krzyż badał obozy jenieckie u wroga, lecz bez skutku... Port odejścia nie ujawnił się.

. . . .

Dowódca wrócił na „Ulewę", zawezwał zastępcę i zarządził: „Nie mogę tej opuszczonej pięknotki wziąć na hol, bo spóźnię się. Wyście kiedyś dowodzili „Iskrą", więc dacie sobie radę. Dam wam partię „pryzową", dobierzecie sobie raczej sami odpowiednich chłopców i wyprowadzicie „Różyczkę" pod polską banderą do Gibraltaru. Mamy 20 minut czasu... Za chwilę bosman wywoływał już nazwiska wybranych... Pędem gnali do szafek po rzeczy...

— „A gdzie ten artysta od szurgania kobylim ogonem po baraniej żyle", pytał zaniepokojony bosman.

— „Jest przecież przy sterze na wachcie"



odpowiedziano mu, gdyż chłopcy wiedzieli, że to dotyczy Moreli, który mając doskonały słuch, w wolnych chwilach w kubryku umilał życie załogi, grając „do słuchu" na zdobycznych skrzypcach włoskich swojskie piosenki. Bosman też zasłuchiwał się, ale nie chciał się przyznać. Coś takiego, to dobre na krowiej podłodze. — „Niech jeden ze sterników skoczy go zamienić... a szybko!"

. . . .

Lwia głowa Gibraltaru była złocisto-płowa i słońcu nic nie brakowało, ale... na „Ulewie" pozornie spokojnie zakotwiczonej w basenie portu wojennego, sygnaliści klęli co niemiara, bo od ordynansa dowódcy do starszego bosmana włącznie, co chwila ktoś pytał „A Różyczki" nie baczysz, ty gamoniu?...".

Na koniec na trzeci dzień o świcie bystrooki mat Guziołek oznajmił: Z zachodu żaglowiec lawiruje do portu,... bark, dodał po chwili.

— Tak sprawnej pobudki jeszcze na „Ulewie" nie było, stwierdził bosman.

Niestety władze portowe zaciągnęły „Różyczkę" do basenów handlowych. Nie można było odrazu się z nią porozumieć...

. . . .

Dowiedziano się jednak wkrótce, że mat Morela przywiózł młode małpiątko rodzaju pawianów, czyli małp górskich, i że Anglicy mu ją odebrali, twierdząc, iż jest gibraltarska obywatelka. Nic więcej nie ruszali. Przynależność „Marii Róży" była im obojętna.

Wiadomo, Gibraltar jest to jedyna Małpia Wola w Europie i Angliki cholernie o nią dbają. Kiedyś wróżąc Wellingtonowi, Gitana, czyli hiszpańska Cyganka, wmówiła mu, że dopóty Anglicy utrzymają tę hardą skałę, dopóki na niej żyją małpy. Co przez to chciała powiedzieć przebiegła Gitana, wie tylko ona, ale Hiszpanie mrużą oko, gdy to wspominają...

I raptem przed Wielką Wojną małpy na Gibarltarze zaczęły ginąć. Czy tak na nie podziałała potężna obrona przeciwlotnicza, czy niemniej potężna radiostacja, łamał sobie głowę sam gubernator. Ale na co decyzja wytrawnego kolonisty: Dostarczyć sto par zdrowych małp z środkowej Afryki tego samego gatunku i sumienie imperialne w porządku. Nikt mu nie zarzuci, że zlekceważył angielską tradycję dla utrzymania pierwszej bramy na wielkiej drodze do Indii.

. . . .

Ale Morelę mało obchodziły imperialistyczne troski Anglików. Jakto, on, ledwo nie zadusiwszy się w zapuszczonej okropnie zęzie wydobył to osłabione, przerażone małpiątko, ocucił go, nakarmił, a teraz „gibraltarskie małpy" twierdzą, że to ich krewny...

Tak dobrze nie będzie! Żeby go Hanisz wtędy nie wyciągnął za nogi, aż w stawach trzeszczało, może by już nie było Moreli i „Sierotki", który się tak do niego przywiązał, że aż skrzeczał i rwał się, gdy go „krewniacy" zabierali. Niedoczekanie ich!

„Marię Różę" odprowadzono do Lizbony. Tam ją zabrała marynarka handlowa. Pożegnała się z wojniakami. Wrócili na „Ulewę" pod Małpią Wolą.

Pewnego dnia dowódca skalnej twierdzy zawiadomił polski okręt, że za uznane zasługi bojowe zezwala załodze zwiedzić wnętrze jedynej w swoim rodzaju nadmorskiej twierdzy w Europie.

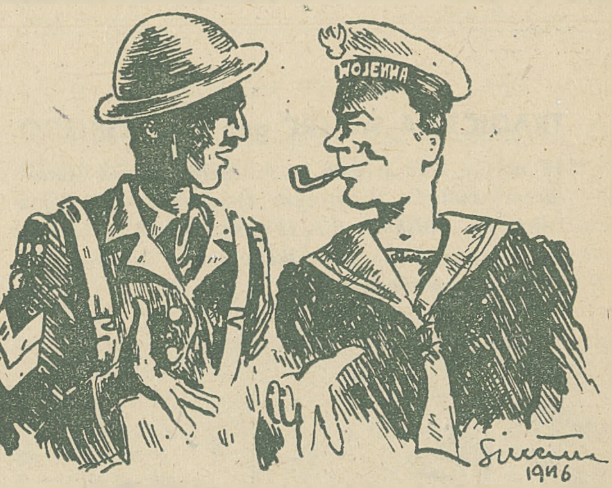
Moreli tylko w to graj. Pierwszy był zapisany na listę.

Brama wejściowa na poziomie ulic schludnego miasteczka. Złoty klucz odnoszony tradycyjnie po zachodzie słońca do mieszkania gubernatora, ale furtka ma zwykły stalowy pozostający w wartowni...

Długi korytarz poprzez całą skałę, inny, spiralny, do góry i windy, windy małe, windy duże, dla ciężarów. Bezliczba wind.

Prześladująca Morelę myśl ujrzenia „Sierotki" urzeczywistniła się, hen, na płaskim szczycie. „Sierotka" nawet zbliżał się na zawołanie, wesoło fikając, ale ostry niezadowolony skrzek opiekunki samicy odwołał go szybko.

— Nie, postanowił Morela, nie będę go zabierał nawet dla kawału. Niech ma... Ale posmutniał.



Stary sierżant z Królewskiej Artylerii Garnizonowej, przewodnik, wygadał się: „Oczekiwaliśmy większego transportu małp, bo jest dosyć miejsca, a dokarmiamy je bananami według ustalonej tabeli wyżywienia. Ale coś się stało z transportem. Nie nadszedł... Miał to być żaglowiec... Na zasłonie tajemnicy „Marii Róży" odchylał się mały rąbek. Ale tylko taki mały. Bo Anglicy uparcie milczeli, może wstydzili się trochę, że tak honorują przepowiednie Cyganki... i nie badali tajemnicy „Marii Róży".

. . . .

— Czego chodzisz taki osowiały? — zagadnął na „Ulewie" bosman Morelę. — To wszystko dlatego, żeś mata dostał na lądzie. Zachciało ci się małpy...

— Starszego marynarza dostałem na morzu, — odciął się Morela.

BRUNON DZIMICZ

DWIE ROCZNICE



KONFERENCJA w POCZDAMIE.
16 lipiec — 1 sierpień 1945 r. Tu przypieczętowana została klęska Niemiec i ustanowienie powojennego ładu w Europie, m. in. sprawa naszej granicy zachodniej.

TRAGICZNA ŚMIERĆ gen. SIKORSKIEGO
W nocy z 3 na 4 lipca 1943 r. rozbił się pod Gibraltarem samolot, w którym znajdował się Wódz Naczelny Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Na zdjęciu — gen. Sikorski w czasie inspekcji na pokładzie O. R. P. „Piorun".



KRZYSZTOF ARCISZEWSKI

Jedną z najciekawszych postaci w galerii naszych żeglarzy i podróżników, jest niewątpliwie Krzysztof Arciszewski. Napisano o nim już tak wiele, że scharakteryzowanie interesującej tej sylwetki rycerza - awanturnika, nie nastręcza żadnych trudności. Znany marynista J. B. Rychliński, w swej biografii, wyraził się o nim takimi słowami: „...Łączył talenty organizacyjne z orlą lotnością umysłu, przezorność z zuchwałą odwagą. Był sprawiedliwy, — zbiegłych z plantacji niewolników ogłosił wolnymi. Okup wzięty pod Arrayal, 20.000 talarów, rozdzielił między wojsko, grosza sobie nie wziąwszy. Nigdy nie splamił rąk łupiestwem, zdzierstwem i okrucieństwem...“

Życie Krzysztofa Arciszewskiego było splotem nadzwyczajnych wydarzeń, które posłużyły już za temat do niejednej powieści, czy poematu. Urodził się w roku 1592, jako syn pastora socyjańskiego, rektora szkoły ariańskiej w Śmiglu. W tejże miejscowości kończył nauki. Już jednak w r. 1621 bierze udział w wyprawie przeciw Turkom i Tatarom, u boku hetmana Krzysztofa Radziwiłła. Po powrocie wtrąca się w niesnaski majątkowe, zakończone nieszczęśliwym epilogiem pod Kościanami, gdzie zabity zostaje magnat Brzeźnicki. Arciszewski uchodząc przed gniewem królewskim, opuszcza Polskę. Z początku przebywa w Hadze, gdzie żyje w wielkim niedostatku. Studiuje tam inżynierię wojskową, nawigację i t. zw. wówczas „petardnikę“ — czyli naukę o artylerii, materiałach wybuchowych i minerstwie.

Kilkakrotnie posłuje z polecenia Radziwiłła, odwiedzając Włochy, Anglię, Szkocję i Francję, bywa na dworze Ludwika XII i kardynała Richelieu.

Przychodzi czas, kiedy wyzwolona spod hiszpańskiego jarzma, rosnąca w siłę Holandia, zaczyna interesować się koloniami portugalskimi za Oceanem. Na czele „kampanii Indyj Zachodnich“ staje Krzysztof Arciszewski, z rangą admirała królewsko - holenderskiej bandery. W zażartych walkach na morzu i lądzie zdobyte zostają twierdze Barra Grande, Arrayal, Castello Reale i wydarte z rąk portugalskich rozłogi Parahyby i Pernambuco. Wkrótce jednak zaczęły się intrygi, knute przez magnaterię, na czele której stał hrabia J. M. de Nassau, starający się wytrącić dowództwo z rąk genialnego Polaka. Zrażony niewdzięcznością, zniechęcony, usuwa się Arciszewski od działań, obserwując z dala nieudolne rządy swego następcy —hr. de Nassau, pad którym utracone zostają wkrótce wszystkie zdobyte uprzednio prowincje.



Krzysztof Arciszewski

Wezwany do kraju przez Władysława IV, wraca Arciszewski do Polski, stając się pierwszym organizatorem artylerii według nowych zasad. Nabyte w obcych krajach doświadczenia, przekazuje w dziele naukowym pod nazwą „Traktat o artylerii“, sławnym na całą Europę. Zwycięstwa pod Konstantynowem, Zborowem, były jego wyłączną zasługą.

Stargany życiem i schorowany, osiadł w końcu u rodziny pod Gdańskiem, gdzie w r. 1646 zmarł. Śmierć jednak miał tak samo niezwykłą, jak niezwykłe było jego całe życie. W dniu wprowadzenia ciała Arciszewskiego do zboru kalwińskiego, wywiązała się w mieście bitwa wojsk polskich ze szwedzkimi, w wyniku której miasto poszło z dymem, a z nim wraz spłonął zbór i zwłoki dzielnego wojownika. Tak wyglądał epilog życia jednego z najsławniejszych żeglarzy i podróżników, w zestawieniu tylko chronologicznych faktów -- podobny do awanturniczej powieści.

Sławomir Sierecki



OPOWIADANIE

Niebo od rana nie wróżyło nic dobrego. Zbudzony z nocnego snu błękit z godziny na godzinę bladł rozwadniany wsiąkającą weń mętną mgławicą niewidocznych oparów. Wkrótce, nasycony, otoczył aureolą słońce i zgasił jego żywy blask, rzucając matowe cienie na jacht, morze i nasze twarze.

W południe przyszła mgła. Niby harcownicy przed bitwą, nisko pełznące jej strzępy otaczały nas podstępem, przemykając się niepostrzeżenie za żaglami i poniżej falszburty lub spadały gdzieś z wysoka akurat na linię kursu, daleko przed dziób, przesłaniając widok. Za nimi sunęła mleczno-szara, ponura ściana.

Fala zmalała, powiew zamarł, zwisły żagle. Nieznośne tańczenie statku, łomot i zgrzyty bloków, pojęk takelunku i oto zatapia nas brudna masa. Przestajemy się momentalnie widzieć, czujemy jednak jak następuje przechył — wypełniają się wilgotnym oparem żagle. Znów się posuwamy. Na ślepo.

Regularnie począł porykiwać róg mgłowy. Kurs niezmieniony: Faro, a raczej cieśnina między tą wyspą, a jej starszą siostrą Gotlandem: Farosund. Nowa wachta objęła służbę. Życie pokładowe biegło swoim torem.

Po obiedzie podczas zmywania statków jednolitość otaczającego mokrego obłoku znikła. Odtąd już stale, wzrosły w siłę wiatr wyrywał z jego ciała to większe, to mniejsze kęsy. Coraz to udawało się sięgnąć wzrokiem na kabel, półtora, a i gęstość mgły stała się zmienna; zwarte kłęby, czasem tak dobrze pianę z białka ubitą przypominające, że — zdawało się — nożem krajaćby je było można, ustąpiły miejsca szarawemu, barwą wodzie, wlanej do szklanki nieumytej po mleku, podobnemu tumanowi, tak przez wiatr przerzedzonemu, że sternikowi majaczył bukszpryt z trzymającym go w uścisku stalowego stropiku forsztaglem.

Dobrze już pod wieczór, za prawej burty w odpowiedzi naszemu ponuremu porykowi poczęło gdzieś hen z oddali odpowiadać smętne, długie zawodzenie żaglowca, idącego pełnym wiatrem). Nasz prawy baksztag musiał prowadzić do przecięcia się kursów. Na pokładzie podniecenie. Nasłuchiwaliśmy uważnie rozprawiając: — O, teraz bliżej i bardziej ku dziobowi. No, teraz wyraźnie bliżej...*

Wreszcie po dobrej chwili poczęło się dziać coś niezrozumiałego: wyraźny już, głuchy dźwięk rogu mgłowego raptem pozostał w tyle. Przesunął się wzdłuż prawej burty i uciekł wstecz. Po godzinie jeszcze tylko słaby dźwięk z za rufy przypominał o istnieniu domniemanego żaglowca.

Zachodziliśmy wszyscy w głowę: — Co to znaczy?

Kapitan jachtu i jego zastępca, też kapitan jachtingu, kręcili głowami.—Pewnie zmienili kurs. A że sygnał ten sam? Może zapomnieli, a może zwinęli część żagli...

Rozwiązanie zagadki nastąpiło niedługo. Czy to było przeczucie, czy raczej wyostrzony niepokój, trudno powiedzieć, dość, że niespodziewanie jakiś nerwowy wstrząs przebiegł po załodze. Nie, nikt nie krzyknął, nikt nie ostrzegł — wszyscy jakby na komendę wpili wzrok w mgłę na kursie, wytężyli słuch. A tu już posypały się zdenerwowane komendy: — Cała załoga na pokład! Na stanowiska manewrowe! Żagle precz! Kotwica! Szybciej! Let go!

Zazgrzytał łańcuch, jacht wykonał kilka dziwnych półzwrotów, zakołysał się.

Napięty niepokój: — Czy kotwica utrzyma?

Z poza rufy zbliżał się jakiś hałas. Wiatr tęgo naciskał tańczący niezgrabnie na fali kadłub, czuliśmy wyraźnie, jak kotwica wlokła się, to chwytając, to puszczając dno. Wyluzowano linę do maksimum i... chwyciła.

Oszołomieni wpatrywaliśmy się w stronę, skąd dobiegał szum i pogwar fali, rozbijającej się o jakąś przeszkodę. Jakby na zawołanie podmuch wiatru otworzył za rufą dziurę we mgle. Oczom naszym ukazało się skaliste wybrzeże, czarne głazy w białej kipieli i grzmiący biały przybój.

Do rana przestaliśmy na dwóch kotwicach (druga wywieziona została z wielkim trudem na bączku), chybocząc się przeraźliwie na dennej fali. Świt rozwiał wątpliwości. Wynawigowaliśmy idąc z Libawy, kilkadziesiąt mil za bardzo na południe. Boję ostrzegawczą skalistego przylądka Faludden wzięliśmy za żaglowiec, idący pełnym wiatrem przez identyczność sygnału — ale nasza nawigacja umieszczała nas o kilkadziesiąt mil morskich na północ i o kilkadziesiąt mil morskich wstecz.

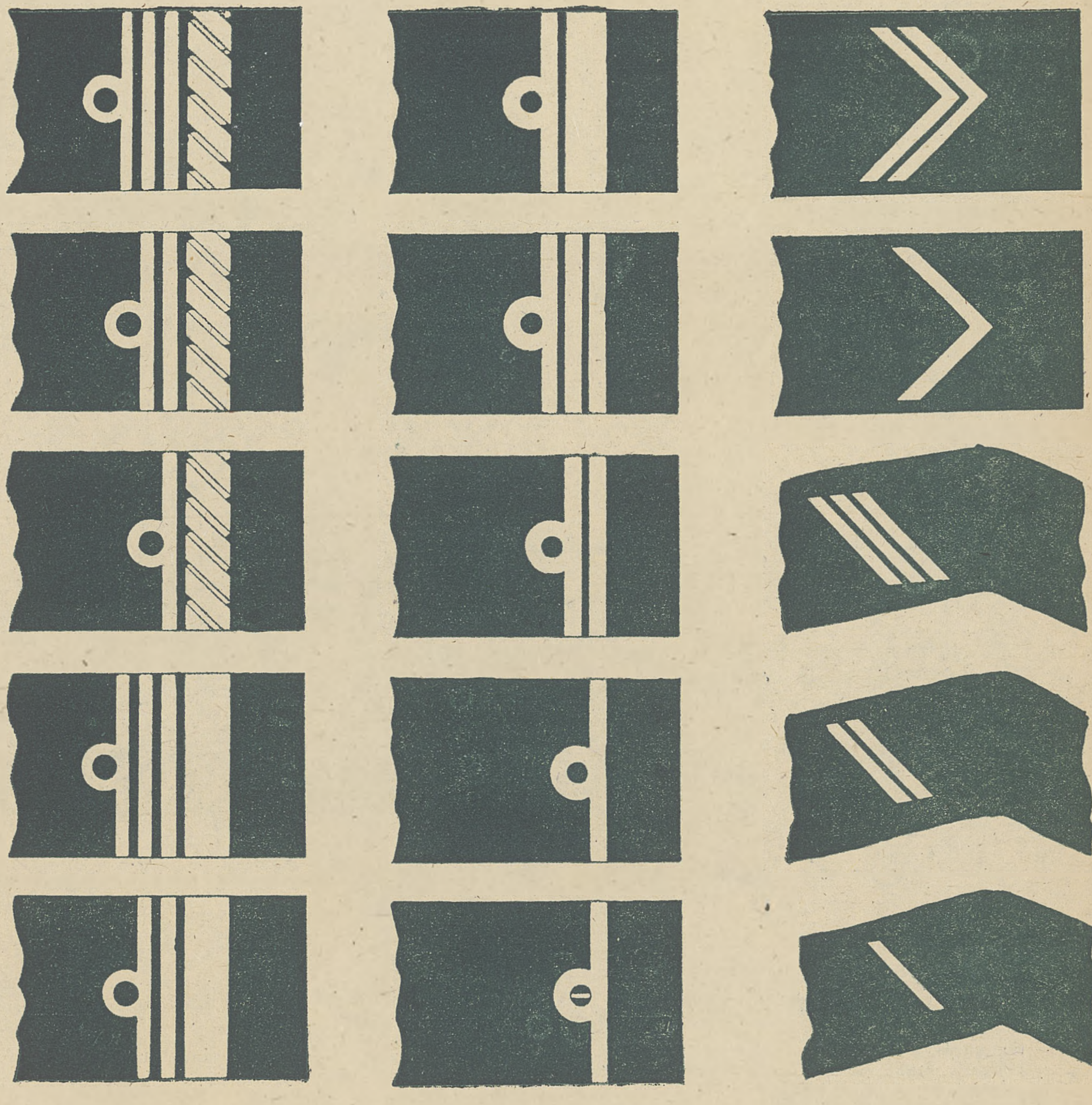
Awaria we mgle minęła nas o włos.

Łut szczęścia...

W. Zubrzycki

*) Trzy długie buczenia.

Dystynkcje oficerskie i podoficerskie
MARYNARKI WOJENNEJ



Od góry do dołu:

1. Admirał
2. Wiceadmirał
3. Kontradmirał
4. Komandor
5. Komandor-porucznik.

Od góry do dołu:

1. Komandor-podporucznik
2. Kapitan mar.
3. Porucznik mar.
4. Podporucznik mar.
5. Chorąży mar.

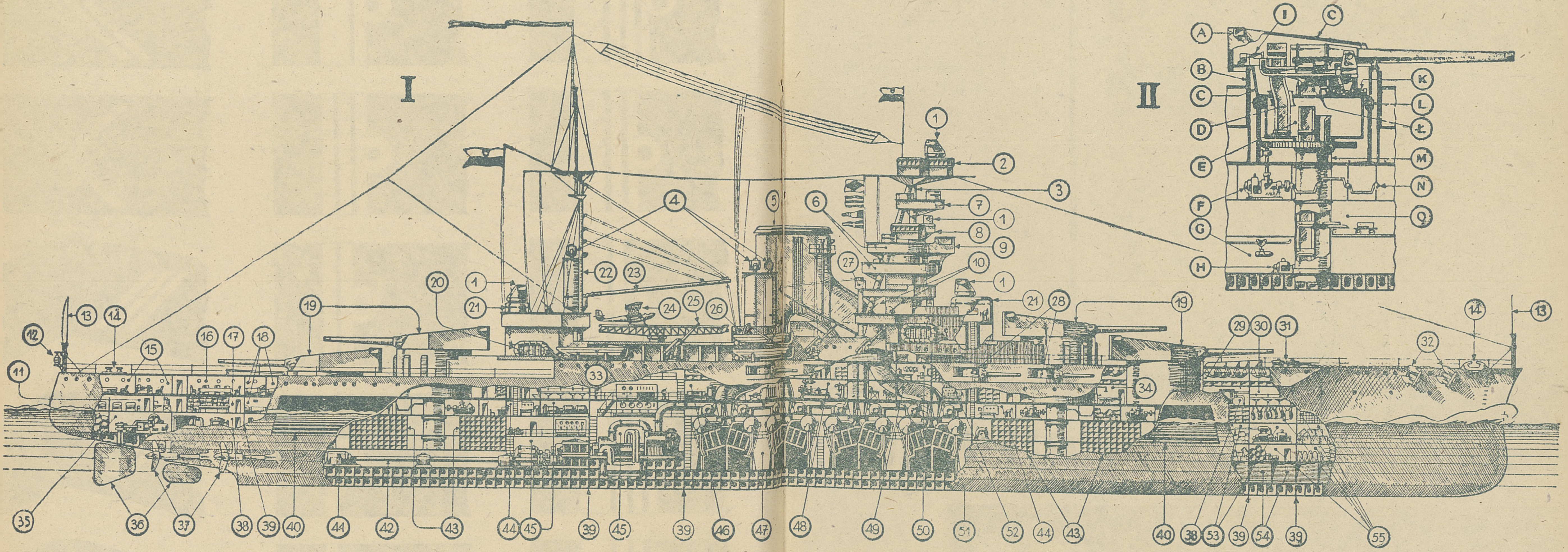
Od góry do dołu:

1. Starszy bosman
2. Bosman
3. Bosman-mat
4. Mat
5. Starszy marynarz.

OKRĘT LINIOWY

PRZEKRÓJ

Wieża działowa

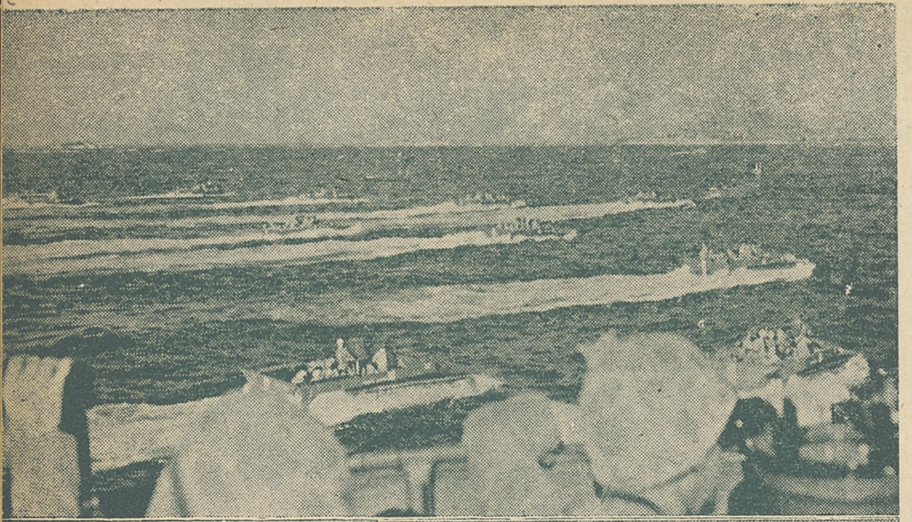


I. PRZEKRÓJ OKRĘTU LINIOWEGO.

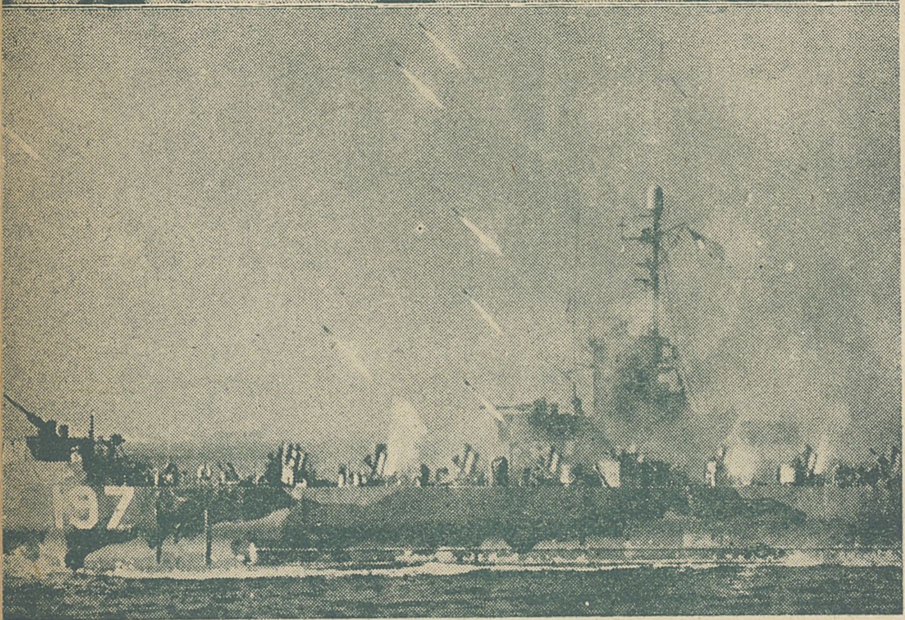
1 — Dalmierze.
2 — Główny punkt obserwacyjny i wieżyczka dalocelownika.
3 — Maszt przedni (trójnożny) z flagą kontradmirała i flagami sygnałowymi.
4 — Reflektory.
5 — Komin.
6 — Pomosty nawigacyjne.
7 — Post. kierowania } artylerii głównej.
8 — ogniem } „ obronnej.
9 — Główny kompas.
10 — Karabiny maszynowe przeciwlotnicze.
11 — Lazaret.
12 — Rufowa latarnia szczelinowa.
13 — Miejsce bandery (rufa) i proporca (dziób) w czasie postoju okrętu na redzie.
14 — Pachołki do cum.
15 — Pomieszczenie dowódcy okrętu.
16 — Mesa oficerska.
17 — Biblioteka i czytelnia.
18 — Kabiny oficerów.
19 — Opancerzone wieże armatnie (2- albo 3-działowe) artylerii głównej.
20 — Tratwy ratunkowe.
21 — Baszty bojowe dowództwa.
22 — Maszt tylny z banderą i znakiem.
23 — Zastrzał.
24 — Wodnosamolot na katapulcie obrotowej.
25 — Artyleria przeciwlotnicza (na bliźniaczych podstawach).
26 — Radiostacja.
27 — Żóraw.
28 — Artyleria obronna.
29 — Pomieszczenia załogi.
30 — Umywalnie.
31 — Kabestany kotwiczne.
32 — Kotwice.
33 — Łodzie i kutry motorowe.
34 — Łazienki.
35 — Elektryczno-hydrauliczna maszyna sterowa.
36 — Stery.
37 — Śruby.
38 — Filtry i zbiorniki wody słodkiej.
39 — Grodzie wodoszczelne (do 26).
40 — Pas najgrubszego pancerza.
41 — Łożysko oporowe.
42 — Wały śrubowe.
43 — Komory amunicyjne.
44 — Centrala artyleryjska.
45 — Przedziały maszynowe.
46 — Pralnia.
47 — Kotłownia.
48 — Warsztaty mechaniczne.
49 — Przewody dymowe.
50 — Kuchnie.
51 — Stępka.
52 — Centrala telefoniczna.
53 — Lodownia i chłodnia.
54 — Zbiorniki ropy.
55 — Składy i magazyny żywnościowe.

II. PRZEKRÓJ WIEŻY DZIAŁOWEJ.

A — Dalmierz.
B — Nieruchome opancerzenie podstawy (Barbeta).
C — Pancerna wieża obrotowa.
D — Górny dźwig amunicyjny (obracający się razem z wieżą).
E — Komora przeładunkowa.
F — Elektryczny mechanizm napędowy do obracania wieży w kierunku.
G — Komora pociskowa.
H — Silnik poruszający dźwig amunicyjny.
I — Dosyłacz amunicyjny.
K — Mechanizm do nadawania kątów podniesienia lufie.
L — Łożyska obrotowe.
Ł — Łoże.
M — Szyb amunicyjny.
N — Napęd ręczny do obracania wieży.
O — Komora prochowa.



Po kapitulacji zbrodniarza wojennego Nr. 1 — Niemiec, wojna szalała nadal na Pacyfiku. Trzeba było dokonać ostatniego gigantycznego wysiłku, aby pokonać satelitę Niemiec, Japonię. 8 sierpnia 1945 r. Związek Radziecki wypowiada Japonii wojnę, w tym samym niemal czasie Alianci rzucają na Hiroszimę i Nagasaki 2 bomby atomowe. Odtąd wypadki potoczyły się z błyskawiczną szybkością...



Zdjęcia:

1) Amerykańskie barki inwazyjne ruszają w kierunku brzegów wyspy Iwojima.

2) Okręty amerykańskie atakują stanowiska japońskie na Okinawa przy pomocy pocisków rakietowych.

OFENSYWA



Oddziały amerykańskie wyładowują z barek inwazyjnych sprzęt na lądzie japońskim.

KAPITULACJA

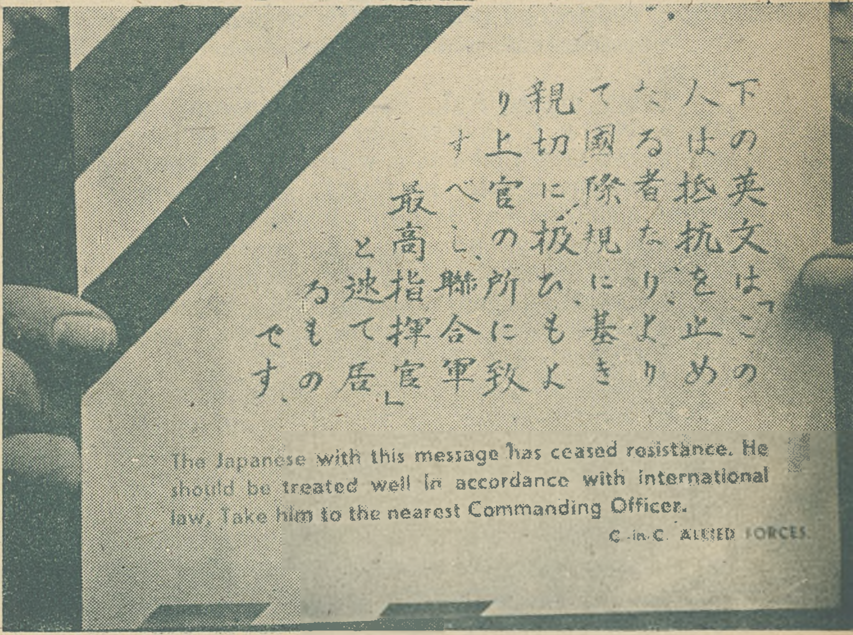
15 sierpnia 1945 r po raz pierwszy w historii Japonii cesarz przemówił przez radio do swego narodu. Tego samego dnia ogłoszono, że rząd cesarski przyjmuje postanowienia konferencji poczdamskiej odnośnie do Japonii. Wróg świata Nr. 2 — faszystowska Japonia — złożył broń.

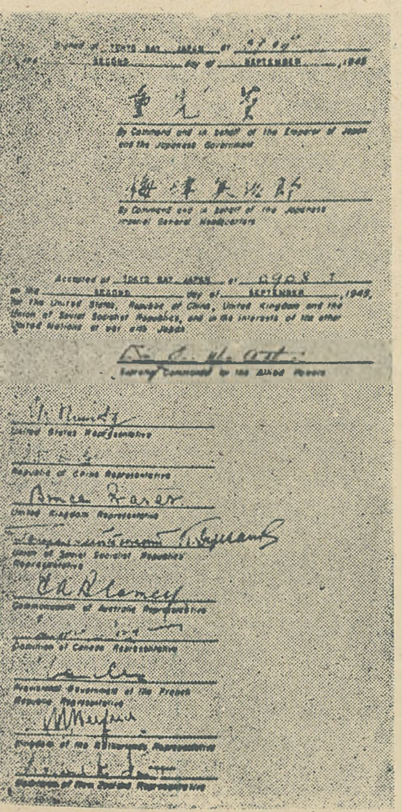
1) Oddziały marynarki japońskiej w Saigonie składają broń.
2) Vice-admirał floty japońskiej w Hong Kongu, Ruitako Fujita podpisuje na pokładzie bryt. okrętu flagowego HMS „Indomitable" akt kapitulacji załogi Hong Kongu.
3) Akt kapitulacyjny japoński podpisany w Bougainville.

Zdjęcie u dołu: Oficjalny akt kapitulacji Japonii 2.9.1945, na którym figurują podpisy cesarza Hirohito, oraz przedstawicieli 9-ciu narodów.








Signed at TOKYO BAY, JAPAN at 0904 on the SECOND day of SEPTEMBER, 1945

重光葵

By Command and in behalf of the Emperor of Japan and the Japanese Government

梅津美治郎

By Command and in behalf of the Japanese Imperial General Headquarters

Accepted at TOKYO BAY, JAPAN at 0908 I on the SECOND day of SEPTEMBER, 1945, for the United States, Republic of China, United Kingdom and the Union of Soviet Socialist Republics, and in the interests of the other United Nations at war with Japan.

Supreme Commander for the Allied Powers

United States Representative

Republic of China Representative

United Kingdom Representative

Union of Soviet Socialist Republics Representative

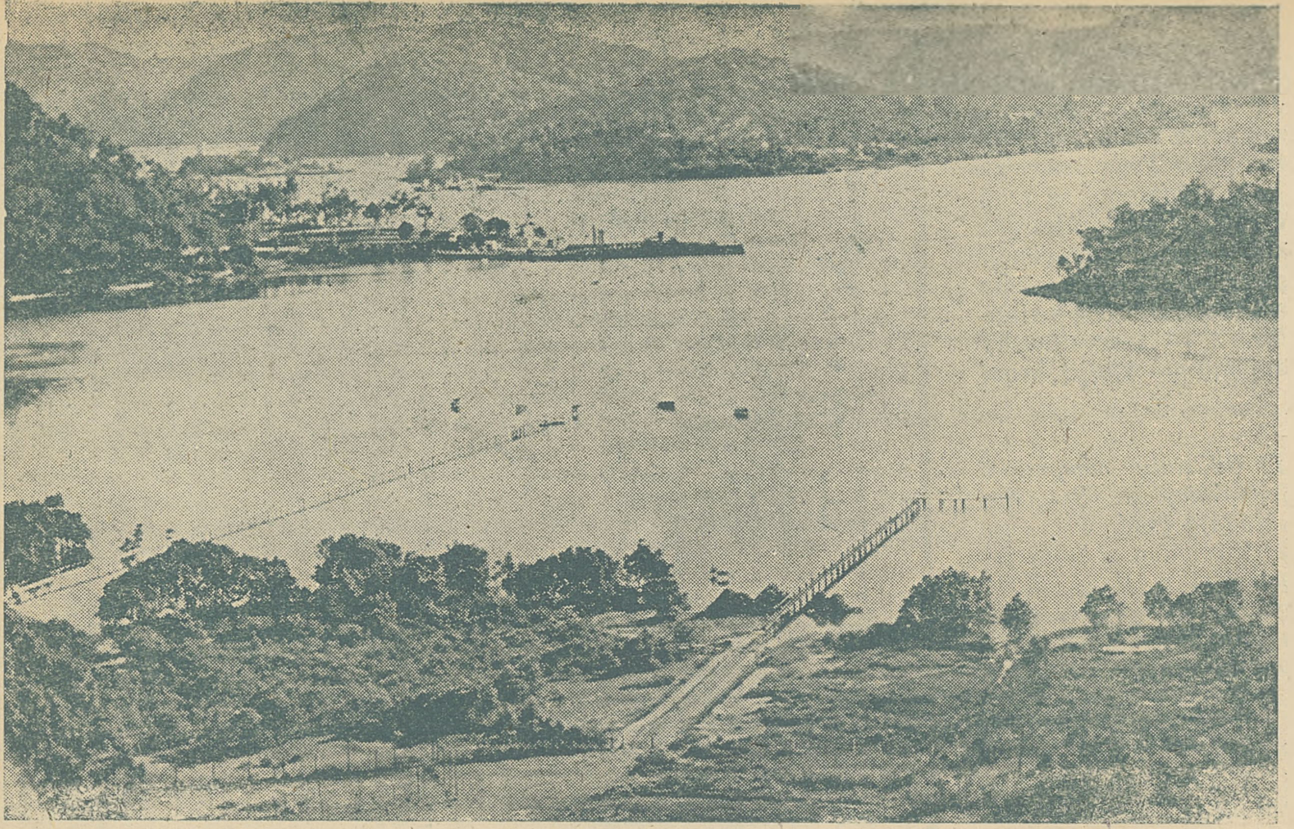
Commonwealth of Australia Representative

Dominion of Canada Representative

Provisional Government of the French Republic Representative

Kingdom of the Netherlands Representative

Dominion of New Zealand Representative



Rzeka Hawkesbury (Nowa Południ. Walia)

„BIAŁA AUSTRALIA"

Ostatnia aktywność Australii na arenie wielkiej polityki, (przypominamy wniosek polski w sprawie hiszpańskiej i formułkę kompromisową Australii) coraz bardziej zwraca uwagę świata na ten nowy podmiot prawa międzynarodowego.

Jeszcze dla naszych ojców czynnik ten nie istniał. Dziś Rzeczpospolita Krzyża Południowego rwie się naprzód z energią dwudziestoletniego młodzieńca i przejawia tak wielkie ambicje, że postronnemu widzowi wydają się aż przesadne.

Pisarz australijski Robert Thompson, w książce swej p. t. „Australijski nacjonalizm" pisze, iż „rok 1788*) jako data, w historii ludzkości klasyfikowany będzie na równi z założeniem Rzymu i zburzeniem Bastylii". Prorokuje on, iż Australia stanie się pewnego dnia „siedzibą potężnego Imperium pod flagą rasy anglosaskiej".

Jak można pogodzić te wspaniałe prognostyki z jednoczesną polityką zamkniętych drzwi — pozostaje dla nas tajemnicą.

Wszak sami ekonomiści australijscy mówią: „Nie możemy rozwinąć się, dopóki nie będziemy mieli więcej ludności". Pomimo to, względy rasowe są tam ważniejsze niż nawet perspektywy rozwojowe kraju. Australia trzyma się bezwzględnie formuły „98% British". Jeżeli formuła ta zostanie utrzymana, jeżeli rozwój kontynentu oparty będzie na barkach jednego narodu, to obawiamy się, że na rozwój ten trzeba będzie bardzo długo poczekać. Znacznie dłużej, niż leżało by to w interesie świata.

Często porównywuje się Australię do Ameryki. Wydaje się, że porównania te nie są słuszne. Ameryka zrobiła znacznie większy skok wzwyż przez stulecie niż Australia, a to dlatego, że nie lękała się mieszaniny rasowej. Można nawet zaryzykować twierdzenie, że właśnie ów konglomerat ras i narodów przyniósł Ameryce wielkość.

Ale też Australia patrzy na Amerykę z lekkim odcieniem wyższości, jako na kraj, gdzie „za dużo jest cudzoziemców i wszelkiego rodzaju hebrydów". Nawet Anglia nie jest lepiej reprezentowana w Australii, niż w „kosmopolitycznej, murzynami nakrapianej Anglii".

W jednej wszakże sprawie Australijczycy chętnie naśladują Amerykanów. W sercach swych dawno już proklamowali doktrynę Monro'ego dla Południowego Pacyfiku. Uważają oni Ocean Spokojny za sferę swoich wpływów i nie chcieliby widzieć na tych wodach jakichkolwiek wspólników. Drażni ich nawet obecność Fran-

*) Rok przybycia 696 zesłańców brytyjskich, którzy zainaugurowali kolonizację Australii.

cuzów na Tahiti. „Trzeba być w Oceanii, aby wyobrazić sobie do jakiego stopnia sąsiedzi, oddaleni o 700 do 900 mil mogą być dokuczliwi" pisze w tej sprawie autor australijski, dr Lang.

Istotnie, trzeba być w Oceanii, aby to zrozumieć.

* * *

Na zakończenie podamy szereg sloganów, jakimi żyje znaczna część narodu australijskiego: „Australia dla Australijczyków", „Kontynent dla narodu i naród dla kontynentu", „Biała Australia", „Australia Unlimited" (Australia nieograniczona), „Socialism sans doctrines" i temu podobne.

Czy wojna ostatnia, a zwłaszcza śmiertelne niebezpieczeństwo, w jakim przez pewien czas znalazła się Australia, wywarły jakikolwiek wpływ na opinię i ustawodawców australijskich? Na odpowiedź należy poczekać lat kilka.

W każdym razie dla nas, dla reszty nieanglosaskiego świata, Australia przypomina dziś bardzo ów „Ogród olbrzyma" z przepięknej bajki Oscara Wilde. Jak wiadomo, samolubny olbrzym długo bronił wstępu do ogrodu ubogim dzieciom, aż w końcu doświadczywszy na własnej skórze skutków swego samolubstwa, musiał wrota ogrodu otworzyć, aby się uchronić przed samotną śmiercią.

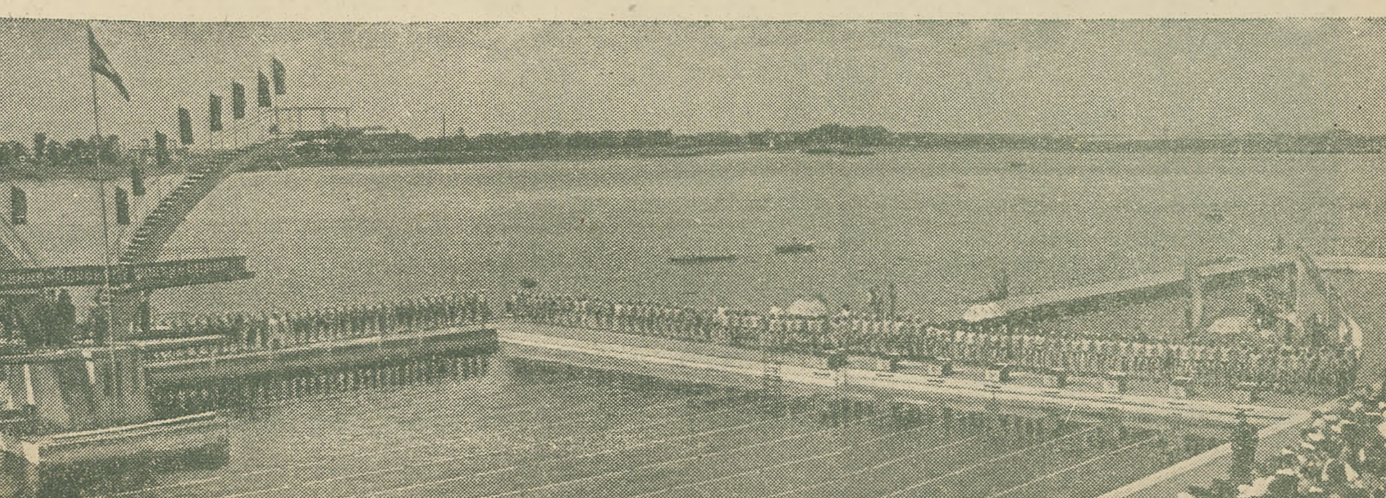
Czy Australia zechce wyciągnąć wnioski z utworu tego wielkiego poety?...

Wacław Słabczyński.



Ulica w Melbourn (Płd. Australia).

Zawody na basenie pływackim w Moskwie z okazji Dnia Floty Wojennej w Zw. Radzieckim.



Grecka flota wojenna

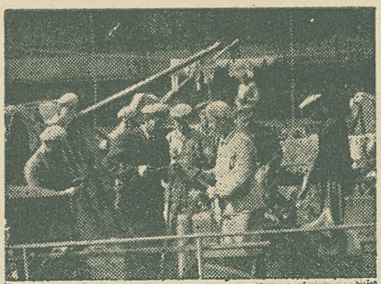
Przedwojenna flota grecka liczyła 2 krążowniki, 10 kontrtorpedowców, 13 starych torpedowców, 6 okrętów podwodnych i parę jednostek pomocniczych. W ciągu pięciu-miesięcy wojny z Włochami, flota grecka straciła tylko 1 krążownik, zatopiony przez włoski okręt podwodny.

Obecna grecka flota wojenna jest silniejszą od przedwojennej, gdyż pomimo poniesionych strat (zatopione zostały 4 kontrtorpedowce, 10 torpedowców, 4 okręty podwodne i 9 stawiaczy min, — zmobilizowanych podczas wojny), otrzymała ona od Anglii szereg nowych jednostek. Łącznie Anglia przekazała Grecji w ciągu wojny następujące okręty: 6 kontrtorpedowców, wybudowanych w 1942-43 r. o wyporności 1.050 ton, szybkości 27 węzłów i uzbrojeniu: 4 działa 102 mm, 8 dział plotn. 40 mm, jeden aparat torpedowy, 2 kontrtorpedowce „Echo" i „Boreas" wybudowane w 1934 o wyporności 1375 ton, szybkość 35 węzłów, uzbrojenie: 4 działa 120 mm, 8 dział plotn. 40 mm, 2 aparaty torpedowe, 4 korwety po 925 ton wyporności i szybkości 17 węzłów. Uzbrojenie ich wynosi: 1 działo 102 mm i 8 działek plotn. 40 mm, 15 trawlerów typu „JMS" o danych: wyporność 260 ton, uzbrojenie 1 działo 76 mm i 2 działka plotn. 20 mm. Cztery 32 tonowe i jeden 15-tonowy kutry torpedowe, 3 okręty podwodne: „Glaukos" i „Proteus" zbudowane w 1928 r., 730 ton wyporności, szybkości 14 węzłów, uzbrojeniu: 1 działo 100 mm, 1 działko plotn. 40 mm i 8 aparatów torpedowych i „Papinos" o 540 ton wyporności, szybkość 11 węzłów, uzbrojenie 6 aparatów torpedowych.

Oprócz tego Grecja otrzymała włoski okręt podwodny „Perla" wzięty w 1942 do niewoli, przez angielską korwetę.

W chwili obecnej grecka flota wojenna składa się z: 1 krążownika „Georgios Averoff" (spuszczony na wodę w 1910 roku, zmodernizowany w 1927 o 9450 ton wyporności, szybkość — 22 węzły, uzbrojenie: 4 działa 234 mm, 8 dział 190 mm i 16 —76 mm. Wymiary — długość 141 m, szerokość 21,1 m, zanurzenie 7,4. Załoga liczy 670 ludzi). 10 nowych i 3 starych kontrtorpedowców, 3 starych torpedowców, 4 korwet, 15 trawlerów, 5 kutrów torpedowych, 6 okrętów podwodnych, 10 statków desantowych (typu „LST" używanego do przewozu czołgów) i 3 jednostek pomocniczych (pływająca baza okrętów podwodnych, tankowiec i okręt hydrograficzny). **(bkj)**

DZIEŃ PRACY MARYNARZA









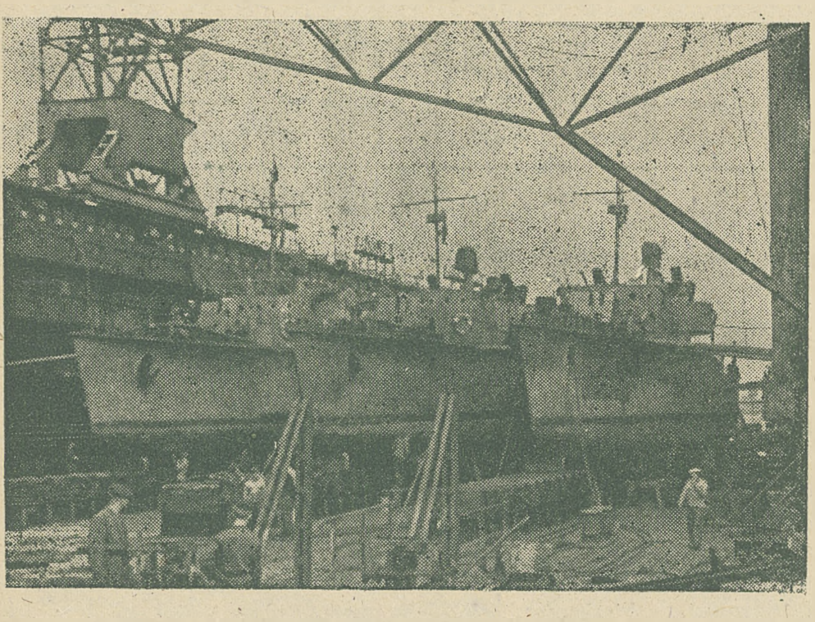
St. bosman Bartoszak sprawdza, czy marynarze trawlera „Kania" potrafią już rozwiązywać węzły żeglarskie.

Drugie zdjęcie przedstawia nam sternika na ścigaczu „Nieuchwytnym".

Trzecie zdjęcie - mówi samo za siebie. „Trzeba nabrać dalszych sił".

Czwarte zdjęcie - „Gdy po robocie wolny mamy czas" - można pograć na harmonii i pozować do zdjęcia fotoreporterowi „Marynarza Polskiego"

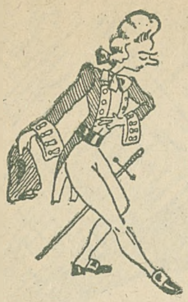
W LETNIM REMONCIE



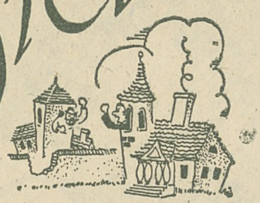
Polskie trawlery w stoczni gdańskiej



ŚWIĘTO MORZA – TO ŚWIĘTO
POLSKIEGO NARODU



Al. Fredro „Zemsta”



na scenie Teatru „Domu Marynarza” Mar. Woj. w Gdyni





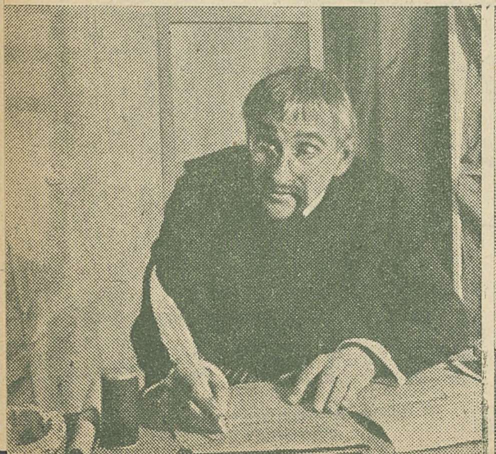
Czteroaktowa, jedna z najcelniejszych, komedia Aleksandra Fredry „Zemsta” jest prawie że wszystkim mniej czy więcej znana, dlatego zbytecznym jest rozpisywać się o walorach samej sztuki. Piszmy więc o jej wykonaniu,, na które pokusił się młody zespół Teatru „Domu Marynarza” Mar. Woj. w Gdyni. Komedia klasyczna, do tego wierszem pisana, wymaga olbrzymiego wysiłku aktorskiego. Dlatego, przyznajemy się szczerze, z pewnym powątpiewaniem przyjmowaliśmy możliwość wystawienia „Zemsty”. I oto spotkało nas miłe rozczarowanie. Okazuje się, że przy rzetelnej pracy i wykrzesaniu z siebie maksimum dobrej woli — można nawet z bardzo młodym zespołem zdziałać wiele.

Nie trzeba, rzecz oczywista, ukrywać wcale tego, że bez udziału **Franciszka Rychłowskiego,** starego aktora i dyrektora teatrów wileńskich przed wojną, w roli Cześnika Raptusiewicza — nie można byłoby „Zemsty” w tym zespole wystawić. On to swoją nonszalancką grą i pewnością siebie na scenie podciągnął młodych aktorów za sobą tak, że nawet nie było u nich widać zbytniej tremy. Wprawdzie pierwsze dwa akty szły jakoś sztywno, ale już w trzecim rozegrano się na dobre, zaś zakończenie czwartego aktu, ze strony reżyserskiej bardzo pomyślane, a wykonane pierwszorzędnie, wywołało długo niemilknące oklaski rozbawionej i wielce zadowolonej widowni.

Do p. Rychłowskiego, którego Cześnik Raptusiewicz nie może być bardziej zapalczywy i bardziej butny, jako też jeszcze więcej reprezentacyjny (piękne kostiumy są wła snością tegoż aktora), mamy tylko tę jedną prośbę, by poprawił swą dykcję w pierwszym akcie, co dalsze zwłaszcza rzędy widowni przyjmą z zadowoleniem. Ta sama zresztą uwaga może być skierowana do p. **Antoniego Cezarewicza,** wykonawcy trudnej roli Papkina i zarazem reżysera sztuki, który w pewnych momentach nazbyt szybko recytuje swe „bohaterskie” epizody życiowe, przez co trudno jest słuchaczom za nim podążyć. Natomiast sama gra Cezarewicza jest dobra. Leży w roli Papkina groteskowość, to też trudno mówić np. o przesadnych ruchach, skoro sam Fredro włożył w tę rolę wiele przesady. Jest to zresztą bodaj że jedyna postać komiczna w tej sztuce. Do czołowej trójki aktorskiej „Zemsty” zaliczyć musimy jeszcze Rejenta Milczka, którego doskonale wystudiował i oddał **Gwido Trzywdar-Rakowski.** Syn rejenta, Wacław **(Ryszard Marzecki)** miał momenty całkiem dobre, aczkolwiek trudniej mu wybrnąć z dialogów. Partnerka jego Klara **(Klara Danulska),** nie posiadająca może w stu procentach odpowiednich warunków zewnętrznych do tej roli, wyrównała to staranną dykcją i maksymalnym wysiłkiem swoich możliwości aktorskich. **Irena Trojecka** była sobie owszem całkiem miłą Podstoliną — wdową po trzech mężach. Uznanie należy się nadto **Władysławowi Cichorackiemu,** który świetnie ucharakteryzował się do roli Dyndalskiego. Pomniejsze role Śmigalskiego, Perełki i murarzy wypadły również nieźle. Dekoracja według projektów **St. Preyznera** oryginalna i ciekawa.

Reasumując, należy się całemu zespołowi, dzięki któremu zwłaszcza młodzież gdyńska mogła oglądać arcydzieło komedii polskiej najlepsza pochwała, a kierownictwo Teatru „Domu Marynarza” Mar. Woj. może zaliczyć wystawienie „Zemsty” do dalszych swoich sukcesów.

Witold Urbański





UCZELNIE MORSKIE NA WYBRZEŻU

Wobec licznych zapytań naszych Czytelników na temat przyjęcia do uczelni morskich na Wybrzeżu, poniżej podajemy wyczerpujące dane, odnośnie przyjęcia i zapisów do Państw. Szkoły Morskiej i Państw. Liceum Bud. Okrętowego. Zaznaczamy, że w tym roku szkolnym zapisy do powyższych uczelni zostały już zakończone. Podajemy jednakże poniższe dane dla tych, którzy zamierzają zapisać się w roku przyszłym.

Ustrój Państw. Szkoły Morskiej — Warunki przyjęcia

Charakter i zadanie szkoły

Państwowa Szkoła Morska jest szkołą zawodową podlegającą Ministrowi Żeglugi i Handlu Zagranicznego.

Zadaniem Szkoły jest przygotowanie oficerów nawigacyjnych i oficerów mechaników okrętowych marynarki handlowej.

Organizacja nauczania i uprawnienia

Szkoła posiada dwa wydziały: nawigacyjny i mechaniczny. Każdy wydział posiada 2 stopnie. Nauka na pierwszym stopniu każdego wydziału trwa około 3-ch lat.

Okres szkolenia rozpoczyna się natychmiast po egzaminach wstępnych, na które stawienie się w roku bieżącym wyznaczone było na dnie od 1 do 3 lipca.

Uprawnienia

Całkowite ukończenie I-go stopnia jednego z wydziałów i zdanie obowiązujących egzaminów — daje po nabyciu przewidzianej ustawą praktyki kwalifikacyjnej — prawo otrzymania dyplomu porucznika Żeglugi Małej, względnie Oficera-Mechanika Okrętowego III-ej klasy. Dyplomy te w miarę nabywania wymaganej ustawą praktyki kwalifikacyjnej będą zmieniane przez Komisję Kwalifikacyjną na dyplom Kapitana Żeglugi Małej, względnie Oficera-Mechanika Okrętowego II-ej klasy.

Do uzyskania dyplomu Kapitana Żeglugi Wielkiej, względnie Mechanika Okrętowego I-ej klasy — wymagane będzie — poza praktyką kwalifikacyjną — świadectwo ukończenia 2-go stopnia Szkoły (na Kapitanów Żeglugi Wielkiej względnie Mechaników Okrętowych I-ej klasy). 2-gi stopień Szkoły uruchomiony będzie w przyszłości. Czas trwania nauki: 1 rok.

Na drugi stopień Szkoły przyjmowani będą absolwenci 1-go stopnia P. S. Morskiej, którzy wykażą się co najmniej 24-miesięczną praktyką kwalifikacyjną po uzyskaniu dyplomów Porucznika Żeglugi Małej względnie Oficera-Mechanika Okrętowego III-ej klasy.

Wymagania

Od wstępującego do Szkoły wymaga się:

a) Wiek od lat 16 do 20. W roku bieżącym do Szkoły Morskiej mogą być przyjęci młodzi ludzie w wieku ponad 20 lat, jednak którzy do dnia 1-go lipca br. nie ukończyli lat 25. Kandydaci w wieku od 20 do 25 lat mogą być przyjęci tylko w tym wypadku o ile przedłożą dostateczne dowody usprawiedliwiające przekroczenie wieku spowodowane warunkami wojny i okupacji (czynna służba wojskowa, powrót z niewoli i strefy okupacyjnej od 1-go lipca 1945 r. do 1 lipca 1946 r. itp.).

b) Ukończenie 4-roklasowego gimnazjum ogólnokształcącego wzgl. innego równorzędnego.

c) Poddanie się ścisłemu badaniu lekarskiemu przez Komisję Lekarską przy Szkole według wymagań do służby w marynarce i lotnictwie. (Zwraca się uwagę kandydatów, że Komisja Lekarska kładzie również nacisk na dobry stan uzębienia i kandydaci cierpiący na próchnicę zębów tj. mający kilkanaście zębów popsutych — nie będą mogli być przyjęci do Szkoły).

d) Złożenie egzaminu wstępnego konkursowego z języka polskiego, matematyki i fizyki z zakresu 4-roklasowego gimnazjum ogólnokształcącego według ustalonego programu oraz poddanie się badaniu psychotechnicznemu.

U w a g i: Ze względu na ograniczoną ilość miejsc, przy rozpatrywaniu podań i kwalifikowaniu do egzaminu w razie nadmiernej ilości podań — pierwszeństwo będą mieli:

1) Sieroty po poległych podczas wojny, wśród nich w pierwszym rzędzie — po marynarzach i pracownikach morza.

2) Na Wydział Nawigacyjny—młodzież, która przeszła zaprawę morską, na Wydział Mechaniczny — absolwenci gimnazjów mechanicznych.

Wnoszenie podań

Podania o przyjęcie do Szkoły, z zaznaczeniem na jaki wydział—należy nadsyłać do Państwowej Szkoły Morskiej adresując: Państwowa Szkoła Morska — Gdynia, ul. Morska 83.

Podania dla niepełnoletnich powinny być podpisane przez rodziców lub prawnych opiekunów. Własnoręczność podpisów winna być stwierdzona urzędowo.

Do podania należy dołączyć:

a) Własnoręcznie napisany życiorys z podaniem warunków rodzinnych, materialnych oraz co kandydat robił w okresie okupacji.

b) Metrykę urodzenia względnie inny dowód stwierdzający osobę i wiek.

c) Dowód obywatelstwa i lojalności — wystawiony przez uprawnione władze państwowe.

d) Świadectwa szkolne, (Patrz punkt „b" — „Wymagania").

e) Dwie fotografie o wymiarze 4 × 6 zaświadczone na odwrocie urzędowo. (Wystarczy urząd w którym pracuje ojciec kandydata lub sam kandydat).

f) Zobowiązanie na piśmie rodziców lub opiekunów (dla pełnoletnich — osobiste) — stosowania się do przepisów Szkoły.

g) Kandydaci, którzy w bieżącym roku szkolnym są uczniami IV klasy gimnazjum, składają podania w terminie ogólnym, bez ostatniego świadectwa szkolnego, w zamian którego przedkładają świadectwa I-go półrocza (albo ostatniego kursu) oraz zaświadczenie, że są uczniami szkoły. Świadectwo ukończenia gimnazjum musi być przedłożone przy stawieniu się w szkole. Wezwanie na egzamin jest ważne, jeżeli kandydat uzyska wymagane świadectwo.

Podania bez wymienionych powyżej załączników nie będą rozpatrywane.

Po rozpatrzeniu podań przez Komisję Szkolną — kandydaci dopuszczeni do przeglądu lekarskiego i egzaminu konkursowego — zostaną zawiadomieni indywidualnie drogą pocztową o terminie stawienia się w Szkole Morskiej. Zawiadomienie to kandydat powinien posiadać ze sobą przy przyjeździe do Szkoły.

Badania lekarskie

Badanie lekarskie rozpoczyna się w wyznaczonym dniu w Gdyni w gmachu Państwowej Szkoły Morskiej. Odrzuceni przez Komisję Lekarską tracą prawo do składania egzaminu konkursowego.

Wynik badania lekarskiego ogłasza się natychmiast po jego ukończeniu.

Kandydaci będą wywoływani grupami i dzień stawienia będzie wskazany w zawezwaniu. Szkoła Morska będzie robiła starania, ażeby dla uczestników egzaminów uzyskać bezpłatny, względnie zniżkowy przejazd koleją do Gdyni i z powrotem.

Wstępny egzamin konkursowy i badanie psychotechniczne

Egzaminy konkursowe i badanie psychotechniczne rozpoczynają się po zakończeniu badania lekarskiego. Lista przyjętych kandydatów zostanie ogłoszona po zakończeniu egzaminów i badania.

Żegluga próbna

Nowoprzyjęci kandydaci natychmiast zostają zaokrętowani na statek szkolny dla odbycia żeglugi próbnej. Dopiero po jej odbyciu i w razie dodatniej opinii komisji okręgowej o nadawaniu się do służby morskiej — zalicza się kandydata w poczet uczniów Szkoły Morskiej.

Ekwipunek

Wobec tego, że dostarczenie specjalnego umundurowania przewidzianego dla uczniów — napotka na trudności, kandydaci do Szkoły powinni posiadać wystarczającą ilość własnej odzieży, obuwia, bielizny osobistej, pścielowej oraz małą poduszkę o wymiarach 40 X 60. Robocze ubrania obowiązujące na codzień do pracy w warsztatach i na statku szkolnym uczniowie otrzymują ze Szkoły bezpłatnie.

Koszty nauki i utrzymania

Nauka w Szkole jest bezpłatna. W szkole obowiązuje internat. Zakwaterowanie i wyżywienie w internacie na koszt Państwa w formie zwrotnego stypendium, którego wysokość i sposób uregulowania określi Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego w drodze rozporządzenia.

Regulamin Szkoły

W szkole i na statkach obowiązuje regulamin wzorowany na dyscyplinie wojskowej.

Służba wojskowa

Pobyt w Szkole nie zalicza się do służby wojskowej. Uczniowie Szkoły korzystają z odroczenia służby wojskowej do czasu ukończenia Szkoły.

Państw. Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku

INFORMACJE I WARUNKI PRZYJĘCIA

„Państwowe Liceum Budownictwa", we Wrzeszczu pod Gdańskiem, ma za zadanie przygotować młodzież polską do pracy w przemyśle okrętowym, szczególnie w stoczniach okrętowych morskich i śródlądowych, na poziomie naukowym techników. Po ukończeniu Liceum, absolwenci mają prawo do studiów na Politechnikach.

W roku bieżącym, Liceum posiada tylko jedną specjalizację, a mianowicie w kierunku budowy kadłubów okrętowych: w roku nadchodzącym przewidziana jest specjalizacja w kierunku maszyn okrętowych, a w 2 lata później w kierunku elektrotechniki okrętowej.

Nauka w Liceum trwa 3 lata; pierwszy rok nauki stanowi podbudowę naukową dla specjalizacji w roku drugim i trzecim. Oprócz zajęć teoretycznych i praktycznych, w czasie wymienionych trzech lat, uczniowie obowiązani są do odbycia praktyki w przemyśle okrętowym i żegludze.

O przyjęcie do Liceum na 1-szy rok nauki może się ubiegać młodzież męska, mająca obywatelstwo polskie w wieku co najmniej lat 16, a najwyżej lat 20, z ukończonym gimnazjum ogólnokształcącym lub szkołą równorzędną. Do zgłoszeń pisemnych powinny być dołączone: a) świadectwo urodzenia — w odpisie; b) świadectwo ukończenia gimnazjum lub szkoły równorzędnej — w odpisie lub tymczasowe zaświadczenie z tej szkoły; c) własnoręcznie napisany życiorys kandydata; d) dwie fotografie, o wymiarach 4 X 6 cm, podpisane na odwrocie; e) pisemne oświadczenie jednego z Rodziców (lub Opiekunów), że poddają swego syna (wychowanka) postanowieniom regulaminu Liceum; f) dla kandydatów, którzy zgłaszają się nie bezpośrednio z innej szkoły, należy dołączyć również świadectwo nienagannego prowadzenia się (wystawione przez Komitet Domowy, Milicję Obywatelską, sołtysa lub wójta).

Niezależnie od przedłożonych świadectw, dla wszystkich kandydatów na rok pierwszy nauki Liceum przeprowadzone zostaną egzaminy sprawdzające z języka polskiego, matematyki, fizyki i rysunków odręcznych, mające na celu ustalenie stopnia znajomości danego przedmiotu, a także rozwoju umysłowego kandydata. (Zakres przewidywanych pytań podany jest w załączniku). Z uwagi na ciężki charakter pracy w przemyśle okrętowym, kandydaci poddani zostaną badaniom przez lekarza szkolnego, co do ich stanu fizycznego. Zgłaszanie się kandydatów, słabych w matematyce i fizyce jest bezcelowe, gdyż ilość miejsc jest bardzo ograniczona.

Przy Liceum istnieje Internat dla wszystkich uczniów obowiązkowy. Ponieważ koszty utrzymania i mieszkania młodzieży nie mogą być przerzucone całkowicie na barki odradzającego się Państwa Polskiego, dlatego w Internacie obowiązują opłaty, wysokość których uzależniona jest od zdolności oraz pracowitości ucznia i od stopnia zamożności Rodziców (Opiekunów). Opłata najwyższa w roku 1945/46 nie przekroczyła 1.500.— zł miesięcznie; duży procent młodzieży zostaje całkowicie zwolniony od opłat internatowych.

W roku szkolnym 1945/46 spora ilość uczniów Liceum korzystała ze stypendiów, fundowanych przez Ministerstwo Oświaty, Ministerstwo Żeglugi oraz przez przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe.

Zgłoszenia o przyjęcie do Liceum należy kierować listem poleconym (lub osobiście) do „Państwowego Liceum Budownictwa Okrętowego", Gdańsk - Wrzeszcz „Conradinum", w termine do 20 czerwca. Kandydaci, dopuszczeni do egzaminów sprawdzających, otrzymają zawiadomienia pisemne w terminie do 6-go lipca, podające termin egzaminów sprawdzających, które odbędą się począwszy od 8 lipca br.

Po zdaniu egzaminu z wynikiem zadowalającym, kandydaci wracają do domu. Nauka rozpocznie się z początkiem września; dokładny termin będzie podany zainteresowanym pisemnie dodatkowo.

W czasie egzaminów sprawdzających kandydaci korzystać będą z mieszkania i wyżywienia w Internacie Liceum. Każdy kandydat zgłaszający się do egzaminu sprawdzającego zobowiązany jest przedłożyć w Sekretariacie Liceum dokumenty oryginalne, wymienione w pkt. a) oraz b), następnie dowód wpłacenia jednorazowej kwoty zł 500.— na rzecz internatu licealnego, która nie podlega zwrotowi. Kwotę tę należy wpłacić na rachunek czekowy Nr 1035 w B. G. K. Gdańsk, lub rachunek czekowy XI-54001 PKO Gdańsk.

Kandydaci, przyjęci do Liceum na podstawie egzaminu sprawdzającego powinni zawczasu przygotować wyprawę internatową, w skład której, oprócz ubrania i obuwia, wchodzi w zasadzie, następujące wyposażenie: kołdra lub dwa koce; dwa prześcieradła, dwie podpinki dla kołdry; poduszka i dwie poszewki poduszkowe; trzy ręczniki; sześć chusteczek; cztery koszule dzienne, cztery kalesony; dwie koszule nocne (lub piżamy); sześć par skarpet; szczotka do zębów; szczotka do ubrania; szczotka do obuwia; kubek do płukania ust; pudełko na mydła; pantofle szkolne, typ gimnastyczny; nóż, widelec i łyżka. Wymieniona wyprawa musi być oznaczona początkowymi literami imienia i nazwiska ucznia.

Żołnierz wywalczył dostęp DO MORZA
Robotnik zbuduje FLOTĘ

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

Flota brytyjska na Oceanie Spokojnym. Stan pokojowy floty brytyjskiej na Oceanie Spokojnym wynosi cztery krążowniki, dwa lotniskowce, dywizjon kontrtorpedowców, dywizjon okrętów podwodnych oraz pewna ilość jednostek pomocniczych.

■

Ostateczny podział niemieckiej floty handlowej. Według sprawozdania Międzyaliancklej Komisji Odszkodowawczej 2/3 części niemieckiej floty handlowej przeznaczone do podziału między 18 państw alianckich obejmowało 249 statków o łącznej pojemności 689.286 BRT. Z tego otrzymała: W. Brytania 90 statków o łącznej pojem. 354.312 BRT (w tym 1 statek o 17.528 BRT i 2 ponad 16.500 BRT); USA 46.925 BRT; Holandia 51.925 BRT (20 statków); Norwegia 77.598 BRT; Grecja 42.440 BRT.

■

Dyslokacja floty wojennej USA. Marynarka wojenna USA liczyła w końcu wojny 11.500 okrętów. Powojenna flota amerykańska składa się z czynnej floty o całkowicie skompletowanych załogach liczącej 1.600 jednostek, w tej liczbie 300 okrętów I kategorii (od liniowców do okrętów podwodnych włącznie), tzw. „pierwszej rezerwy" o zwiększonej gotowości z częściowo skompletowanymi załogami, liczącej ok. 2.400 jednostek (w tym 100 okrętów I kategorii) i drugiej rezerwy liczącej ok. 2.000 jednostek. Pozostałe 5.500 okrętów zostaną sprzedane lub oddane na złom.

W skład czynnej floty i pierwszej rezerwy o zwiększonej gotowości oprócz 400 okrętów I kategorii wejdą traulery, okręty strażnicze, jednostki desantowe, pływające bazy, różne typy transportowców itp.

Większość okrętów pierwszej rezerwy będzie stacjonowana w portach leżących nad Oceanym Spokojnym, 924 okręty w portach zachodniego wybrzeża USA i 149 w portach nad Zatoką Meksykańską.

Flota Oceanu Atlantyckiego, zostanie rozmieszczona w następujący sposób: Boston — jeden liniowiec, 15 lotniskowców eskortujących; New London — 50 okrętów podwodnych, dwie bazy macierzyste floty podwodnej; Filadelfia — dwa liniowce, 9 krążowników, 9 lekkich krążowników, 5 lotniskowców, dwa statki szpitalne, dwie pływające bazy remontowe, dwa tankowce, dwa transportowce, Norfolk — jeden liniowiec, 30 lotniskowców eskortujących, 16 transportowców, 3 statki desantowe, pływający dok, pływająca baza remontowa, New Port — 5 lotniskowców, dwa wielkie holowniki, Charleston — 92 kontrtorpedowce, oraz pewna ilość jednostek pomocniczych itd.

Okręty wchodzące w skład drugiej rezerwy stacjonowane będą przeważnie na Florydzie i w porcie Astoria (Oragon).

■

Rozbudowa floty handlowej w ZSRR. Plan rozbudowy floty handlowej w Związku Radzieckim przewiduje, że w ciągu 5 lat rozrośnie się ona do 1.900 tysięcy ton. Będzie dwa i dwie dziesiąte razy większa niż przed wojną.

Niezależnie od planu dotyczącego rozbudowy floty handlowej, istnieje oddzielny program rozbudowy floty śródlądowej, która także w planie 5-letnim ma zwiększyć się o 38% tj. o 3.650 tys. ton. Inżynierowie radzieccy pracują nad nowymi typami okrętów, oraz przeprowadzają analizę konstrukcji okrętów otrzymanych w ramach odszkodowań. W specjalnych szkołach, nad morzem Bałtyckim, Czarnym, Kaspijskim i na Dalekim Wschodzie będą kształcone nowe zastępy marynarzy marynarki handlowej. Porty nad morzem Kaspijskim mogłyby utracić na znaczeniu, o ile nie zostałoby pogłębione dno morza Kaspijskiego, którego poziom opada z biegiem czasu. Dlatego też prowadzone są roboty, zmierzające do właściwego rozwiązania tego problemu. Na Dalekim Wschodzie prace będą szły w kierunku rozbudowy istniejących już 30 portów. Sprawy komunikacji i transportu morskiego na Dalekim Wschodzie mają olbrzymie znaczenie dla rozbudowy przemysłu na tych wielkich obszarach.

Istnieje już regularna komunikacja z Zachodnią Europą i Północną Ameryką. Przewiduje się nawiązanie bezpośredniej komunikacji morskiej ze wszystkimi częściami świata.

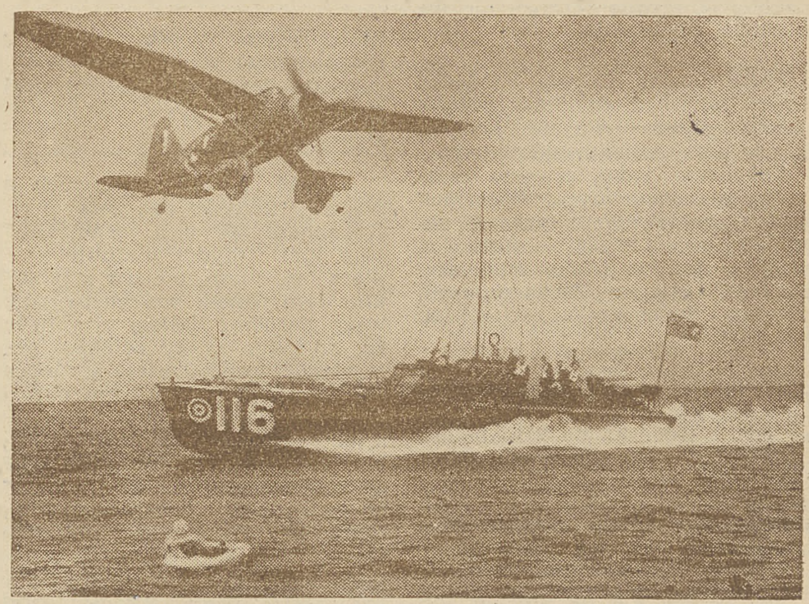
■

Wydobycie zatopionej floty francuskiej w Tulonie. Flota francuska która uległa samozatopieniu w Tulonie liczyła 270.000 ton wyporności. Z tego dotychczas zostało wydobytych 90.000 ton. Są to: 15 okrętów podwodnych, jeden mały lotniskowiec, 15 kontrtorpedowców i większa część zatopionych 60-ciu jednostek pomocniczych. Na siedem zatopionych krążowników dotychczas nie został wydobyty ani jeden, natomiast na trzy zatopione liniowce wydobyto już liniowiec „Strasbourg". Ogółem w portach francuskich zostało zatopionych statków o ogólnym tonażu 1.000.000 ton.

■

Transportowce desantowe. W Anglii ogłoszono niektóre dane dotyczące transportowców desantowych budowanych na stoczniach kanadyjskich a przeznaczonych do operacji desantowych na Oceanie Spokojnym. Posiadają one następujące dane: Wyporność 5.000 ton, długość 106 m, szerokość 16,8 m, zanurzenie 3,7 m.

Transportowce posiadają dwa pokłady na które można załadować 25 czołgów, 30 samochodów pancernych lub ciężarowych i 200 żołnierzy. Załoga transportowca liczy 6 oficerów i 105 marynarzy.



W czasie sławnej inwazji alianckiej na kontynent wielką rolę odegrała t. zw. Powietrzno-morska Służba Ratownicza, której zadaniem było ratowanie załóg tonących okrętów i pilotów z zestrzelonych samolotów

Czy wiecie, że ......

...słowo „atom" (z greckiego: „atomos") znaczy — niepodzielny. Cycero przetłumaczył greckie słowo na łacinę: „individuum" co znaczy również: niepodzielny. Mówiąc o kimś, że to podejrzane indywiduum nie przypuszczamy nawet, że osobę tę określamy jako niepodzielną, względnie — atomową. Spytacie się co atom i bomba atomowa mogą mieć wspólnego z niepodzielnością? Otóż według greckich uczonych Leukip-



psoa i Demokryta z Abdery cały świat składa się z olbrzymiej ilości drobniutkich cząsteczek materii, które są niezmienne, niepodzielne i w różnych postaciach krążą w absolutnie pustej przestrzeni, nie zatrzymując się ani na chwilę. Badania naszej rodaczki Marii Curie-Skłodowskiej i innych uczonych, przeprowadzane nad promieniotwórczością pierwiastków wykazały, że „niepodzielny" atom składa się w istocie z jądra i elektronów. Badania, zapoczątkowane przez Rutherforda wykazały, że jądro jest również podzelne. Sztuczne jego rozbicie wyzwala ogromne ilości energii, która może być wykorzystana dla dobrych jak i dla złych celów, może przynieść ludzkości olbrzymie korzyści lub też straszliwe zniszczenia.

O

... porty polskie, Gdynia i Gdańsk osiągają po roku odbudowy połowę obrotów przedwojennych, podczas gdy np. porty holenderskie osiągnęły dotychczas jedną czwartą część obrotów przedwojennych. W portach polskich zanotowano dotychczas następujące obce bandery: radziecką, szwedzką, duńską, fińską, angielską, francuską, Stanów Zjednoczonych, norweską, holenderską, irlandzką, aliancką C.

O

... ze Świnoujścia do Szwecji (Troelleborga) jest tylko 173 km, podczas gdy z Gdańska do Sztokholmu aż 624? Tak więc odzyskanie przez Polskę portu szczecińskiego, połączonego ze Śląskiem Odrą, skróci znacznie drogę naszemu węglowi eksportowanemu do Danii i Szwecji.

O

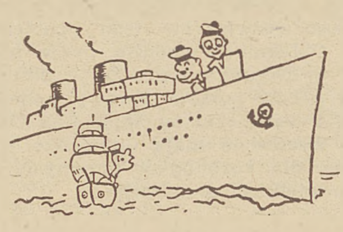
... jeszcze 460 km na wschód od ujścia największej rzeki świata Amazonki woda oceanu Atlantyckiego jest słodka, tak wielkie ilości wody rzeka ta przynosi z sobą.



... fajki z morskiej pianki nie mają absolutnie nic wspólnego z morzem? Są one wyrabiane z sepiolitu a nazwę ich zawdzięczamy nieporozumieniu językowemu. Jakiś czas temu wielkim wzięciem we Francji cieszyły się fajki wyrabiane przez Kuemmera, po francusku: pipes de Kuemmer. Lud zmienił tę nazwę na inną fonetycznie bardzo podobną, lecz znaczącą zupełnie coś innego: pipes d'ecume de mer, czyli fajki z piany morskiej. „Fałszerstwo" przyjęło się w innych językach—prawem kaduka.

O

... w 1870-ym roku żaglowce stanowiły 95% ogólnej ilości statków morskich? Dziś stanowią one zaledwie 2% tonażu światowego. Miejsce ich zajęły parowce opalane węglem,



które jednak w ostatnich czasach (po pierwszej wojnie światowej) zaczynają ustępować miejsca parowcom opalanym ropą oraz motorowcom.

O

... wśród portów bałtyckich największą długość nabrzeża posiada Kopenhaga (35 km) oraz Gdańsk (30,3 km)? Gdynia znajduje się dopiero na 9-tym miejscu z tylko 8,4 km. Jeśli jednak weźmiemy pod uwagę głębokość basenu przy nabrzeżu, od czego zależy zdolność przyjmowania transatlantyków, okazuje się, że w Gdyni na 8,4 km nabrzeży 7,8 km posiada głębokość większą od 8 metrów. Czwartym portem bałtyckim pod względem długości nabrzeży jest Szczecin (24 km). Posiadał on przed wojną największą ilość dźwigów, (160) a więc więcej niż Gdynia i Gdańsk razem wzięte (50 i 88). Mimo gorszego wyposażenia w urządzenia przeładunkowe Gdynia obsłużyła w 1938-ym roku statki o ogólnym tonażu 6.5 miliona NRT, Gdańsk 4,8 mil. NRT, podczas gdy Szczecin tylko 3,4 miliona NRT.

... pod dnem morza Kaspijskiego znajdują się bogate złoża nafty? Przemysł radziecki przystąpił ostatnio do eksploatacji również tej podmorskiej nafty, naturalnie przy pomocy innych metod niż ma to miejsce na lądzie stałym. A czy wiecie, że na tymże morzu Kaspijskim, przy wejściu do zatoki Krasnowodzkiej leży wyspa Czeleken, czyli wyspa Czterech Bogactw. Dostarcza ona naftę, jod, brom i ozokerit, rzadki gatunek wosku, oddający duże usługi w przemyśle chemicznym, elektrycznym, farmaceutycznym i tekstylnym.

O

... 70% ludności Alaski trudni się rybołówstwem?



... wśród ryb morskich najwięcej białka zawiera w sobie mięso flądry, najwięcej tłuszczu — śledź marynowany? 100 g śledzia dostarczają organizmowi ludzkiemu 217 kalorii, tyleż samo gramów sardynek — 185 kalorii, flądry — 107 kalorii.

O

...krążownik polski O. R. P. „CONRAD", będąc poprzednio w składzie Brytyjskiej Floty nazywał się „Danae", O. R. P. „Piorun" — H. M. S. „Nerissa", O. R. P. „Krakowiak" — H. M. S. „Silverston", O. R. P. „Ślązak" — H. M. S. „Bedale", a O. R. P. „Sokół" — H. M. S. „Urdin".

O

...w czasie ataku brytyjskich samolotów na „Tirpitza" zrzucono 40 ton bomb, z których 20% trafiło.

O

...Polska Marynarka Wojenna w okresie od 1 września 1939 r. do 1-go stycznia 1944 r. zatopiła: 2 kontrtorpedowce, 8 okrętów podwodnych, 1 krążownik pomocniczy, 6 ścigaczy, 4 trawlery, 3 patrolowce, 35 transportowców, 8 barek desantowych, jeden holownik — że w tym samym czasie eskortowano około 600 konwoi, patroli odbyto ponad 600. Mil przebytych 875 000, walk z samolotami było 350, z bateriami nadbrzeżnymi 32, z okrętami podwodnymi około 160, z okrętami 30. Brano udział 14 razy w ratowaniu sojuszniczych okrętów, 17 razy w ratowaniu handlowych statków i 20 razy w ratowaniu samolotów.

O

...w czasie inwazji 75% Polskiej Marynarki Wojennej brało w niej czynny udział z O. R. P. „Dragon" na czele.

SKRZYNKA POCZTOWA

Zwoliński Stefan, Lorenc Stefan, Chmielowski Józef. Termin zaciągu ochotniczego do Mar. Woj. niestety już minął. Musicie, kochani koledzy zaczekać do następnego, o którym nie omieszkamy Was zawiadomić za pośrednictwem „Marynarza".

Bajków Eugeniusz, Lignica. Piszecie tak: „Zwracam się z wielką prośbą, czy szanowni Redaktorzy odpowiedzą mi na takie pytanie? Gdyż ja jestem sierotą, rodzice zginęli mi podczas okupacji niemieckiej. Urodziłem się 5.9.31 w Hołyniu pow. Kałusz woj. Stanisławów, do szkoły zacząłem chodzić w 1938 r. Dwa lata podczas okupacji nie chodziłem do szkoły, obecnie chodzę do 6 klasy. Mieszkam u cudzych ludzi. B. E." — Odpowiemy chętnie, tylko, że nie wiemy na jakie pytanie.

„Gryf z Poznania". Pierwszy numer „Marynarza" poleciliśmy wysłać. Załączone wiersze są raczej tekstami piosenek i doskonale nadają się do śpiewu, do druku jednak są zbyt banalne. Za miłe słowa serdecznie dziękujemy.

Bryza R. Artykuł interesujący, ale stanowczo za długi. Jeżeli miejsce nam pozwoli, to po skróceniu wykorzystamy w jednym z następnych numerów „Marynarza".

Klimczyk Marian. Wydawnictwo Marynarki Wojennej wydaje poza „Marynarzem" „Gazetę Morską", którą możecie zaprenumerować w każdym urzędzie pocztowym. Ponadto istnieje wydawnictwo Ligi Morskiej (Warszawa, ul. Widok 10) które wydaje szereg czasopism.

Z 66. Na egzaminie pytają tyle tylko, ile trzeba, aby się przekonać, czy kandydat jest wystarczająco przygotowany. „Zlewać" lubią, ale wyłącznie nieuków i nierobów, więc was przyjmą na pewno.

August Bęc-Walski. Drogi panie Auguście, czujemy się niezwykle zaszczyceni dowodem pamięci. Uwagi odnośnie fotomontażu, mimo ich wysoce fachowego charakteru, są tylko częściowo słuszne. Nie chodziło nam o montaż w ścisłym tego słowa znaczeniu, a jedynie o zaznaczenie, że statki przebywały w porcie gdyńskim jednocześnie. Przyznajemy jednak, że niezupełnie ścisły podpis, mógł łatwo wprowadzić w błąd czytelnika. Kategorycznie protestujemy przeciwko insynuacji jakoby artykuł o panu był zmyślony w 100%, gdyż mamy świadków na to, że był zmyślony jedynie w 90%. Wobec pańskiego uroczystego oświadczenia, że nie był pan na Wybrzeżu, dochodzimy do niezbitego przekonania, iż Augustów Bęc-Walskich musi być w Polsce więcej. Łączymy serdeczne pozdrowienia i przepraszamy, że artykuł był taki marny, ale to wina przemęczenia naszego felietonisty.

Adamczyk Ryszard. Izbica n. Wieprzem. Termin zaciągu ochotniczego do Mar. Woj. upłynął już w kwietniu b. r. Musicie wobec tego zaczekać na ogłoszenie następnego. Informacje dotyczące zawodowych szkół morskich znajdziecie w artykule p. t. „Uczelnie morskie na Wybrzeżu".

Bohdan z Warszawy. Rzecz prosta, że egzamin konkursowy, jak sama nazwa wskazuje, wymaga dobrej znajomości przedmiotu. Ale dla posiadających wystarczający zasób wiadomości, egzaminy do P. S. M. nie są wcale „takie straszne i trudne". Więc nie martwcie się z góry, przyszły kolego, tylko do roboty.

Rankowski Karol. Kącik modelarza okrętowego, pod kierownictwem sił fachowych zorganizujemy w jednym z najbliższych numerów „Marynarza".

Zubrzycki W. Postomin. Jesteśmy organem Marynarki Wojennej i mamy ściśle zakreślony zakres tematów. Uzupełniają nas tematycznie wydawnictwa Ligi Morskiej.

Rytszel Stanisław, Łódź. Piszecie w swym liście m. in.: „Nie proszę o łaskę. Chcę tylko, abyście mi wskazali drogę, jak można zostać marynarzem. Ja nie chcę iść do szkoły morskiej. Musiałbym się uczyć trzy lata, aby zdobyć maturę. Dla mnie to za długo! Ja chcę być marynarzem od najmłodszego stopnia już teraz.! **Polsce potrzeba ludzi nie malowanych, lecz prawdziwych ludzi morza.**. Ludzi, którzy nie zawahają się poświęcić życie dla Ojczyzny".

Drogi chłopcze, twój szczery list i bijąca z niego miłość do morza wzruszyły nas na prawdę. Niestety musisz jeszcze poczekać, aż do ogłoszenia następnego zaciągu ochotniczego do Mar. Woj. Jedną z głównych zalet dobrego marynarza winna być cierpliwość. Więc potraktuj ten okres przymusowego czekania, jako pierwszy egzamin marynarski. Rozumiemy, że to przykre i trudne, ale nie martw się: będziesz marynarzem na pewno. Na razie pozdrawiamy Cię serdecznie.

C. P. Łódź. Redagowanie kącika rozrywkowego rozpoczynamy już w bieżącym numerze. Kącik modelarza ukaże się w jednym z najbliższych numerów. Dziękujemy za miłe słowa.

Powichrowski Józef. Artykuł zatrzymujemy w teczce redakcyjnej. Wydrukujemy go najprawdopodobniej w „Gazecie Morskiej".

Leciejewicz Lech, Milanówek. Dwa numery „Marynarza" wysłaliśmy. Dowódcą obrony Westerplatte w 1939 r. był mjr. Sucharski, zastępcą jego kpt. Dąbrowski, obecnie komandor ppor. w służbie czynnej Mar. Woj.

Brzezicki por. Sztab Gener. W.P. Artykuł „Ostatni salut ORP „Wicher" zatrzymujemy do wrześniowego (rocznicowego) numeru.

Wójcik Michał, Nysa. Frankiewicz A. Bielsko. Kolicki Stefan, Środa. Interesujące Was informacje znajdziecie w artykule p. t. „Uczelnie morskie na Wybrzeżu".

„Stały Czytelnik". Sprawa podniesienia i odnowienia „Gneisenau" na razie jest nieaktualna. „Czerwoniak" bydgoski Was zbujał, proszę nam wierzyć, że Dowództwo Mar. Woj. interesuje się tymi sprawami przynajmniej w tym samym stopniu co „I. K. P."

Wszystkich naszych czytelników i sympatyków prosimy o rozpowszechnianie „Marynarza" wśród znajomych oraz nadsyłanie nam uwag krytycznych i projektów w przedmiocie urozmaicenia i podniesienia poziomu jego treści.

W ROCZNICĘ

Powstanie warszawskie

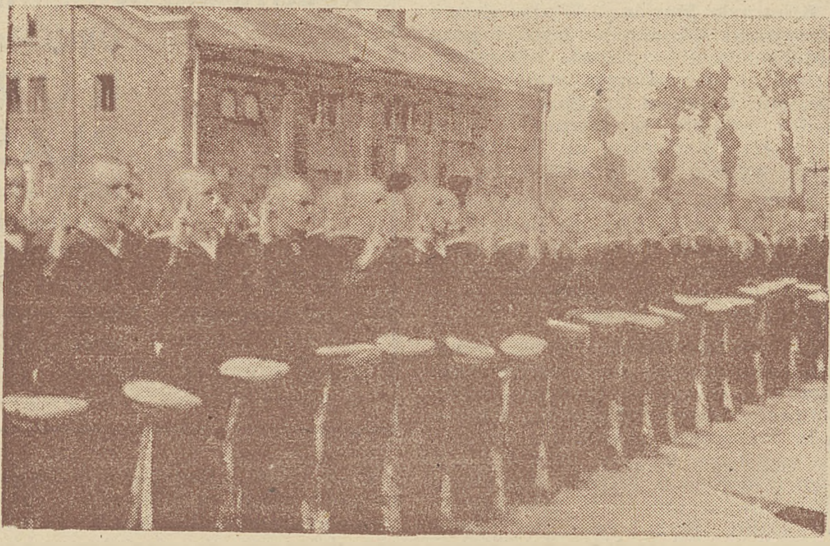
1-go sierpnia 1944 roku wybuchło w Warszawie powstanie. Powstanie Warszawskie przejdzie do historii Polski, jako symbol bezprzykładnego męstwa i hartu naszego narodu i równocześnie jako symbol zdrady reakcji polskiej zgrupowanej dookoła b. „rządu" londyńskiego.

Oto pokrótce dzieje powstania:

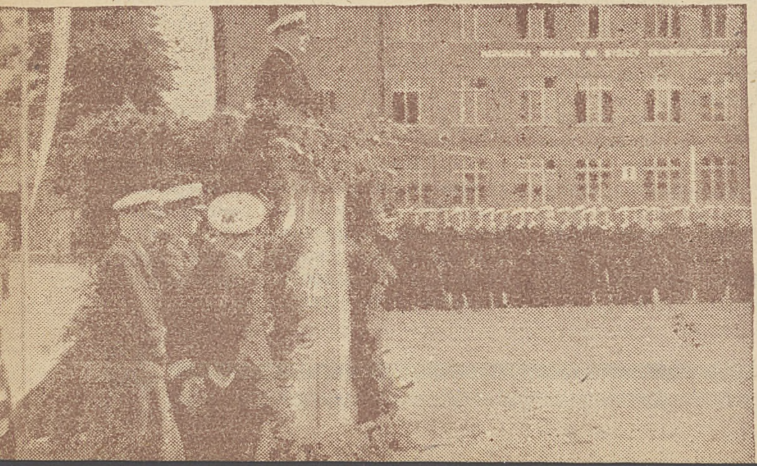
W końcu lipca Armia Czerwona i Wojsko Polskie zbliżały się do Wisły. Ale było zupełnie jasne, że po przeszło pięćsetkilometrowym błyskawicznym marszu nie będą one mogły czołowym atakiem forsować Wisły i zdobyć Warszawy, szczególnie, że Niemcy ściągnęli w rejon stolicy potężne siły, zaopatrzone w ogromne ilości artylerii i broni pancernej. Powstanie było nieprzygotowane, w Warszawie brak było broni i amunicji. Oczywiście, że w tych warunkach powstanie było z góry skazane na klęskę. Jednak b. „rząd" londyński i dowództwo AK wywołało powstanie mając na względzie przede wszystkim osiągnięcie własnych korzyści politycznych.

W razie zwycięstwa chcieli oni zagarnąć władzę w swoje ręce i pokazać światu, że Armia Czerwona nie pomogła walczącym w stolicy Polakom. Dlatego właśnie ani przed wybuchem powstania, ani w czasie jego trwania dowództwo AK nie porozumiało się z Armią Czerwoną. Dlatego właśnie później, kiedy klęska była już widoczna — dowództwo AK nie próbowało przeprawić żołnierzy na prawy wyzwolony brzeg Wisły, lecz skapitulowało i oddało żołnierzy i ludność cywilną na pastwę Niemcom.

Ale w chwili wybuchu powstania, ani żołnierz organizacyj zbrojnych, ani lud Warszawy nic nie wiedzieli o zdradzieckich planach reakcyjnego kierownictwa. Warszawa oczekiwała od dawna na możliwość otwartego wystąpienia, wierzyła, że powstanie zostało uzgodnione z nacierającą Armią Czerwoną i Wojskiem Polskim. Dlatego na pierwszy sygnał ruszyła do nierównej walki. Na barykadach stolicy, w śmiertelnym boju z wrogiem, dokonało się zjednoczenie wszystkich żołnierzy bez różnicy przynależności organizacyjnej. Żołnierze AK walczyli razem z żołnierzami AL, PAL i KB. Dzieci, kobiety, starcy — wszyscy brali udział w nierównym boju. Armia Czerwona i Wojsko Polskie ze wszystkich sił starały się pomóc walczącym. Zrzucano im broń, amunicję i żywność. Bataliony Wojska Polskiego kilkakrotnie przeprawiały się na lewy brzeg Wisły. Ale pomoc ta była nadaremna. Niemcy zdobywali dzielnicę za dzielnicą. Wreszcie 2 października Bór skapitulował. Żołnierze i ludność cywilna powędrowali do obozów niemieckich. Niemcy rozpoczęli systematyczne niszczenie Warszawy. Rezultatem tragicznego, przedwczesnego powstania warszawskiego było całkowite zniszczenie stolicy i śmierć kilkuset tysięcy ludzi. Naród polski potępił zdradzieckie kierownictwo powstania, które ponosi całkowitą winę za ruiny stolicy i setki tysięcy ofiar. Ale naród polski z głęboką czcią chyli czoło przed bohaterstwem powstańców Warszawy, przed żołnierzami wszystkich bez różnicy organizacyj bojowych i cywilnymi uczestnikami walki, którzy złożyli swą krew i życie w ofierze ojczyźnie.



15 lipca r.b. w Nowym Porcie w Kadrze Mar. Woj. odbyło się zaprzysiężenie nowego rocznika rekruckiego.



Kontradmirał Adam Mohuczy przemawia do marynarzy na chwilę przed złożeniem przysięgi.

Nasz felieton

BOMBA WYBUCHŁA!

W związku z dokonanym w końcu czerwca r.b. eksperymentem z bombą atomową, redakcja „Marynarza Polskiego“ delegowała swego specjalnego przedstawiciela na miejsce doświadczeń. Oto jego relacje:

Poniedziałek, 24 czerwca. Jestem strasznie zdenerwowany. Dotąd bowiem jeszcze nie wiadomo kiedy cokolwiek będzie wiadome. Napięcie z tego powodu wzrasta w sposób dotąd nienotowany. W razie jakichkolwiek zmian — dam znać natychmiast.

Wtorek, 25 czerwca. Zgodnie z pierwotnym planem napięcie wzrasta w dalszym ciągu. W pewnych momentach dochodzi podobno nawet do zenitu, co według twierdzeń osobistości naukowych grozi przedwczesnym wybuchem.

Z narażeniem życia zdołałem otrzymać ściśle tajne szczegóły dotyczące danych bomby atomowej. Bomba ta jest ot taka sobie. Dość ciężka. Poza tym w pewnych momentach może eksplodować. Co do ciężaru nie zdołałem na razie otrzymać ścisłych informacyj gdyż zdania w tym względzie są rozbieżne. Jeśli chodzi o kształt — nie udało mi się dotąd otrzymać konkretnych danych.

Środa, 26 czerwca. Przygotowania są w dalszym ciągu w pełnym toku. Napięcie oczywiście wzrasta. Na moje pytanie, skierowane do jednego z wybitnych uczonych, czy w istocie bomba wybuchnie — uczony ów odpowiedział, że o ile pogoda dopisze i wiatr będzie pomyślny i jeśli się okaże, że konstrukcja bomby została rozwiązana w sposób prawidłowy, to nie jest wykluczone, że być może powstaną takie warunki, że w istocie prawdopodobnie bomba będzie miała możność wybuchnąć.

Czwartek, 27 czerwca. Napięcie jak wyżej. Dziś załadowano zwierzęta na pokłady okrętów. Na niemiecki liniowiec „Prinz Eugen” zgodnie z tradycją tego okrętu załadowano same świnie. Dość duża ilość osłów stanie się również ofiarą bomby. Osły sprowadzono specjalnym transportem z Dardaneli i są one z rodzaju kwadratowych. Poza tym na pokładach znajdują się lisy (farbowane i naturalne), kaczki (przeważnie dziennikarskie), oraz pewna ilość sardynek w puszkach i bez puszek typu „Made in UNRRA”.

Piątek, 28 czerwca. Zdołałem przedostać się na krótką chwilę do okrętów ze zwierzętami. Na ogół nastrój panuje tam wyśmienity. Jedynie osły zdradzają zakłopotanie. Gęsi są niezmiernie ruchliwe, kaczki (dziennikarskie) wykazują duże



ożywienie. Świnie wykazują wielką dumę, iż one to właśnie stają się pionierami kultury i cywilizacji. Podobno nazywają siebie „Oberschweine”.

Specjalnie zainstalowane na tych okrętach mikrofony nadają co pół minuty autentyczne porykiwanie osłów o tonie melancholijnym.

Sobota, 29 czerwca. Napięcie jak zwykle wzrasta. Dopływamy do atolu Ki.. tj. Bikini. Nawet niebrzydka miejscowość. Pośrodku ląd a dokoła woda. Miejscami jest odwrotnie: — dokoła woda, a pośrodku ląd. Rosną palmy. Moją uwagę specjalnie zwróciły drzewa nadzwyczaj podobne do naszych rodzimych lip



(tilia vulgaris popularis). Widziałem jednego z tubylców, który właśnie zajęty był dłubaniem w nosie. W trakcie rozmowy kiwał przez cały czas palcem w mokasynie. Kiedy powiadomiłem go o zamierzonym eksperymencie wyraził z tego powodu zadowolenie, gdyż jak się okazuje mieszkańcy Bikini już od dość dawna cierpią tu na dotkliwe ukąszenia komarów. Poza tym wyraził on również nadzieję że w przyszłości Bikini stanie się celem pielgrzymek wielkiej ilości turystów, wobec czego natychmiast po wybuchu bomby zamierza pod jedną z palm urządzić „Coctail — atom — bar”. „Oby tylko eksperyment się udał”— zakończył w ten sposób rozmowę ze mną.

Niedziela, 30 czerwca. A więc nareszcie dziś...

Napięcie jest tak niesamowite że, nie możecie sobie wyobrazić. Dowiaduję się, że eksperyment ma być dokonany zaraz po północy. Z kół dobrze poinformowanych dowiaduję się, iż ma to znaczenie symboliczne jako, że lipiec jest miesiącem kwitnącej lipy. Dlatego więc natychmiast z nastaniem tego miesiąca rozpocznie się eksperyment.

Godzina 22-ga. Przed chwileczką nad naszymi głowami przeleciał samolot wiozący bombę atomową. Moje pierwotne informacje dotyczące bomby okazały się słuszne. Widziałem ją bowiem mimo dużej odległości zupełnie wyraźnie.

Godzina 23-cia. Okazuje się, że to nie była wcale bomba atomowa.

Godzina 23,30. Okazuje się, że to wcale nie był samolot.

Godz. 23,35. W dalszym ciągu słychać z mikrofonów porykiwanie osłów.

Godzina 23,40. Napięcie wzrasta przepisowo.

Godz. 23,45. Nerwy moje są na wyczerpaniu. Innych do wymiany nie posiadam i to mnie jeszcze bardziej przeraża. Uczony, z którym rozmawiałem poprzednio przypuszcza, że jednak bomba wybuchnie. Skutki oczywiście będą fatalne. Nie wykluczony jest nawet koniec świata. W razie takiego wypadku proszę o wcześniejsze nadesłanie honorarium na adres: „atol Bikini, czwarta rafa koralowa na prawo obok „Coctail — atom — baru”.

Godzina 23,50. Nerwy w przyśpieszonym tempie wyczerpują się. Podobno wkrótce ma nastąpić wybuch. Prawdopodobnie o skutkach nie będę już mógł donieść (honorarium!!!), gdyż będę już na tamtym świecie. Razem z osłami. Zarezerwujcie miejsce na korespondencje z tamtego świata..

Godzina 23,50. Na wszelki wypadek nałożyłem zielone okulary. Podobno będzie dość silny blask. Przez lunetę oglądam kilkadziesiąt okrętów, które za chwilę wylecą w powietrze. Szkoda mi ich. I zwierząt mi szkoda. Ha trudno...

Godz. 23,55. W chwili gdy pisałem „Ha trudno" moje nerwy jeszcze więcej się napięły.

Godzina 24,00. Bomba wybuchła!!!

Godzina 24,01. To nie była wcale bomba!!

Godz. 24,02. A jednak to była bomba!



Godzina 24,10. Skutki są straszliwe. Na razie nic nie widać bo straszny dym i chmura. Ani jednego okrętu — wszystkie na pewno są już na dnie oceanu.

Godz. 24,20. Chmury już nie widać. Okręty są prawie wszystkie. No, chwała Bogu, bo już się nastraszyłem. Nie wiem jeszcze jak tam ze zwierzętami. Palmy rosną w dalszym ciągu, a lipa nawet wspaniale rozkwitła.

Mój znajomy uczony przybiegł dziś do mnie z wiadomością, że jednak jego przypuszczenia oparte na obliczeniach sprawdziły się—bomba rzeczywiście wybuchła. Inni rzeczoznawcy potwierdzają tę opinię. Jutro wracam. Zdaje się, że poza uderzeniem się w kolano żądnych obrażeń nie odniosłem i prawdopodobnie będę żył jak przed wybuchem.

Wasz specjalny korespondent bis.

P. S. Napięcie już nie wzrasta. Osły ryczą, ale mniej.

„RADAR"

(dokończenie ze str. 13-ej)

cą niszczenia 8-iu na 10 wypuszczonych bomb latających typu V-1 i V-2 w r. 44 oraz jednym z głównych udziałowców zatopienia ponad 700 okrętów podwodnych przeciwnika w bitwie o Atlantyk.

Wyszukiwanie przedmiotów na powierzchni ziemi czy morza nastręczyło większe trudności, ponieważ fala centymetryczna z trudnością pokonuje nierówności terenu oraz „zaczepia się" o falowanie powierzchni morskiej. Zostało jednak ustalonym, że zatopienie w ciągu kilku minut trzech ciężkich krążowników włoskich klasy „Pola" w nocnej bitwie u przylądka Matapan zawdzięcza się radarowi.

Dziełem radaru była możność umiejscowienia trzech ciężkich pocisków artyleryjskich w kadłubie „Scharnhorst'a" umykającego przez Pas de Calais wraz z jego siostrzanym „Gneisenau'em", którego wrak codziennie oglądamy w gdyńskim awanporcie. Szybkie zlikwidowanie „Bismarck'a" trzeba również zapisać jako aktyw nowego instrumentu. Dziesiąta dywizja lekkich krążowników, dzięki swej instalacji radarowej zatopiła nocami w początkach roku 1943 trzy konwoje niemieckie. Załogi artyleryjskie tych krążowników dowiadywały się dopiero wtedy do kogo strzelały „na ślepo", gdy pożary trawiły tonące okręty konwojów, oświetlając je „światłem naturalnym". Wreszcie ostatniej nocy ewakuacji Boulogne przez niemieckich okupantów obrona Dover'u zupełnie nie widząc celu, zatopiła na 20 tysięcy metrów 11 z 18-tu statków ewakuacyjnych, które w ucieczce musiały wejść w zasięg artylerii obrony południowego wybrzeża. Podobnych przykładów możnaby przytoczyć jeszcze bardzo wiele, chociaż dysponujemy tutaj wyłącznie materiałem atlantyckiego teatru wojny w tym względzie.

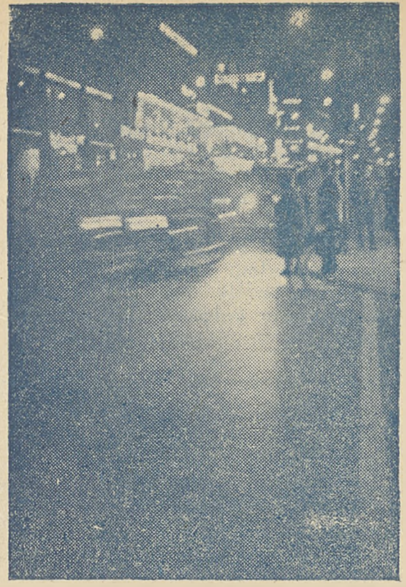
Ostatnio czynione były próby wykrywania wysuniętego na powierzchnię peryskopu na odległość kilku kilometrów oraz ulepszenia korygowania ognia własnej artylerii drogą radarową. Oba eksperymenty dały nader pozytywne wyniki.

Radar nie jest wyłącznie pierwszorzędnym narzędziem prowadzenia wojny. Znajdzie on również wielostronne zastosowanie podczas pracy pokojowej. Zainstalowany na pomoście nawigacyjnym staje się nieomal uniwersalnym pomocnikiem nawigatora. Jest on w stanie określić położenie wobec zbliżającego się okrętu we mgle z całą precyzją, w związku z czym pozwala na niezmniejszanie szybkości. Uprzedza o wszelkich przeszkodach na kursie statku w nieprzejrzystą pogodę, może służyć jako namiernik i t. d. W służbie lotniczej zarówno podczas wojny jak i pokoju radar jest zjawiskiem epokowym jako główny środek wszechstronnego bezpieczeństwa.

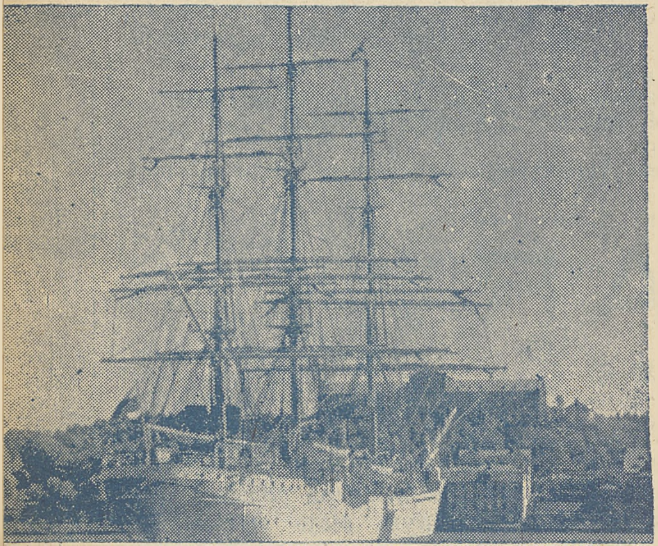
Autoryzowany wolny przekład z „Marine Nationale" — S. Mieszkowskiego.



ZA GRANICĄ



Sztokholm w nocy



W połowie czerwca r.b. statek szkolny Państw. Szkoły Morskiej „Dar Pomorza" udał się z uczniami na krótko do Sztokholmu, aby dokonać tam t. zw. odmagnetyzowania statku przeciwko działaniu min, których jeszcze spora ilość pływa po morzach i oceanach świata.

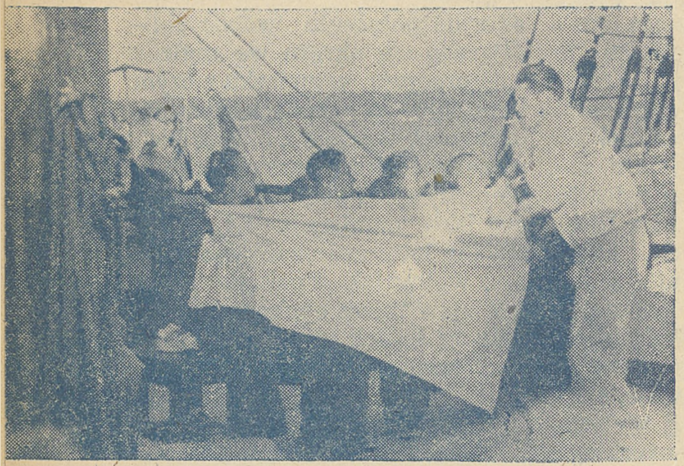
Na pokładzie statku znajdował się m. in. nasz redaktor (reportaże jego z Sztokholmu drukowała „Gazeta Morska" w dniach 2-12 lipca).

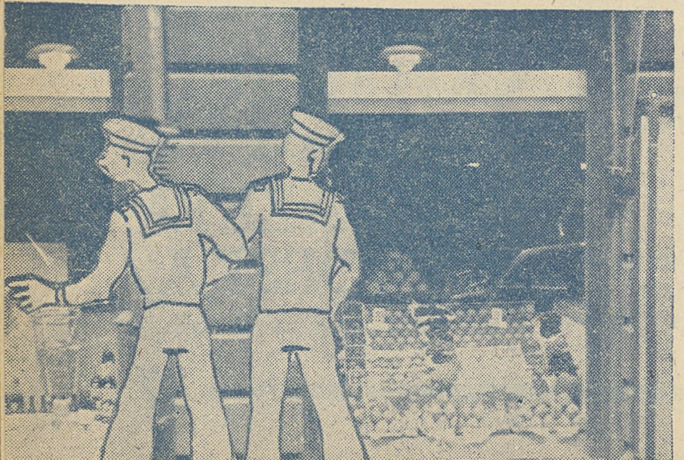
Zdjęcia z boku:

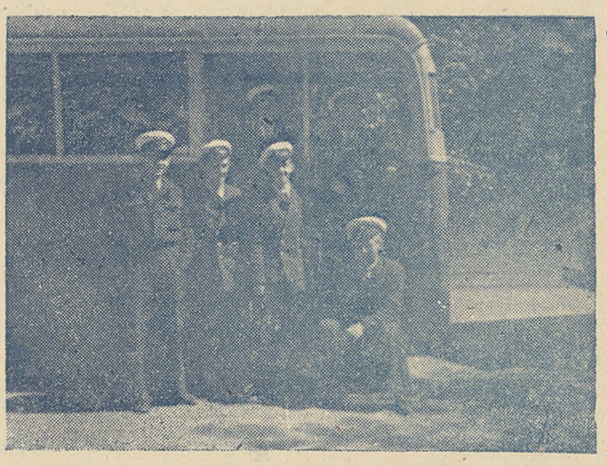
1) „Dar Pomorza" wpływa do portu w Sztokholmie.

2) Przed zejściem na ląd, trzeba się zrobić „na bóstwo". Fryzjer przy seryjnym goleniu.

3) — „Pić czy nie pić?"
— Daj spokój, popatrz: ananasy, banany, pomarańcze. To zdrowsze.
— Zgadzam się, ale pod warunkiem: ty płacisz.







Instruktorzy udają się na przejażdżkę miejscowym „trajlusiem".



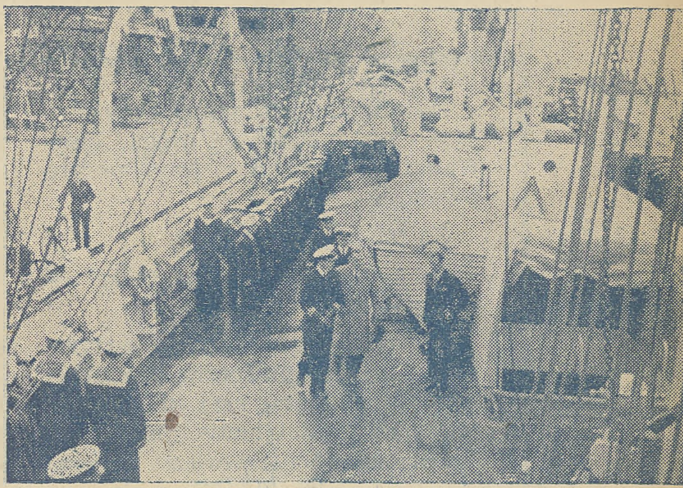
Pogłoski, jakoby Szwedki miały być nieładne i niezgrabne, nie odpowiadają prawdzie. Oto na pokład „Daru Pomorza“ przybyło żywe zaprzeczenie tej plotki



„Najlepszy tenisista wśród królów i najlepszy król wśród tenisistów“ — Król Gustaw V skończył niedawno 88 lat. Proszę jednak nie myśleć, że powyższe zdjęcie jest jego podobizną, jest to bowiem maskotka, ofiarowana przez Szwedów jednemu z polskich statków.

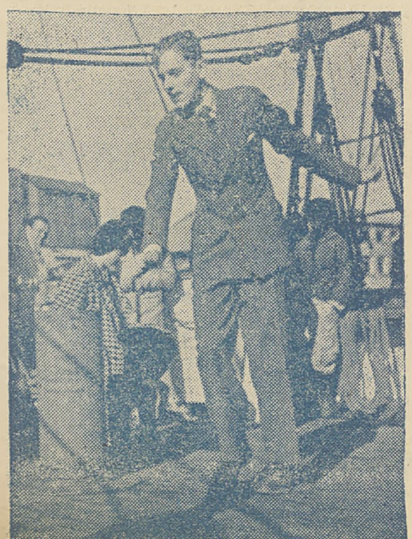


Nostalgia jest najpopularniejszą wśród naszej emigracji chorobą. Ona to ściąga na pokład przybyłego statku Polaków zamieszkałych w Szwecji, z których część stanowczo za długo ociąga się z powrotem do Ojczyzny.

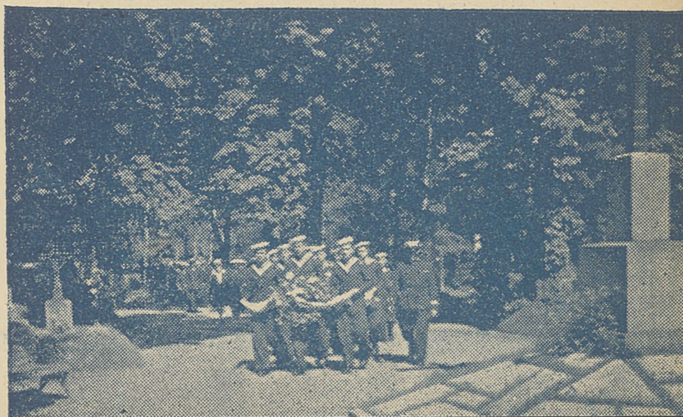


U góry: T. zw. „część oficjalna“. Poseł R. P. w Sztokholmie Adam Ostrowski wizytuje statek.

U dołu: Radość radością, lecz pierwszą myślą naszych uczniów po przybyciu do Sztokholmu, było złożenie wieńców na grobie najstarszego polskiego marynarza - żaglomistrza ś. p. bosm. Jana Leszczyńskiego, który zmarł w czasie wojny wskutek choroby.

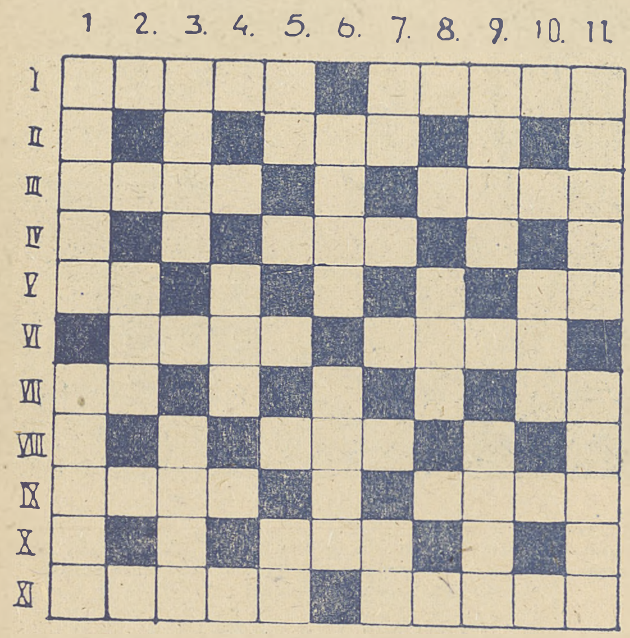


Ten oto Szwed pokazuje naszym uczniom, jak się w Szwecji tańczy „swinga“.



Rozrywki i zagadki

KRZYŻÓWKA



Poziome: I) Miejsce pochodzenia legendarnego żeglarza polskiego — Jedna z wysp filipińskich; II) Stopień w Marynarce Wojennej; III) Cel wyprawy Argonautów — Skrót nazwy polskiego urzędu morskiego; IV) część ciała szczególnie potrzebna marynarzowi; VI) Rzeka wpadająca do Bałtyku — Część omasztowania; VIII) Wada uniemożliwiająca zostanie marynarzem; IX) Postać z „Wiatru od morza" Żeromskiego — Wyspa bałtycka; X) Marynarskie określenie kierunku świata; XI) Wyspa, na którą Polacy dostali się niegdyś wpław; — Otwory z boków okrętu względnie statku.

Pionowo: 1) Starodawny okręt — Miejscowość słynna z bitwy morskiej; 2) Część omasztowania; 3) Inaczej cuma — Stworzenie morskie; 4) Moneta naszego morskiego sąsiada; 6) Pierwszy statek — Podróż morska; 8) Półwysep; 9) Pora roku — Rzecz nietykalna w językach polinezyjskich; 10) Skrót nazwy polskiego towarzystwa żeglugowego; 11) Pracownik morza — Wyspy na Atlantyku.

Za odgadnięcie samej krzyżówki — przeznacza się drogą losowania półroczną prenumeratę pisma.

Za rebus —kwartalną

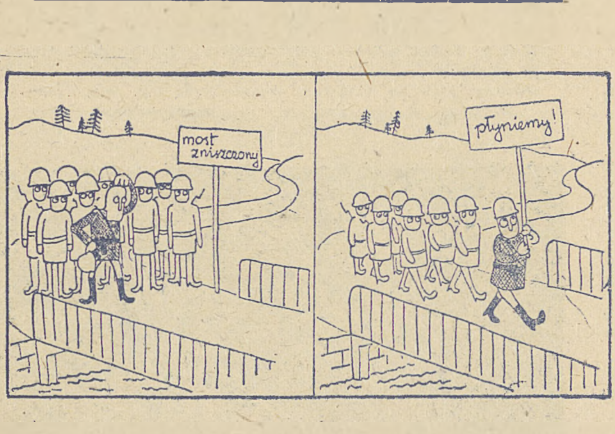
Za „dowcip bez podpisu" — kwartalną.

Za trafne rozwiązanie wszystkich zadań — półroczną prenumeratę „Marynarza" oraz kilka pożytecznych wydawnictw morskich.

Termin nadsyłania rozwiązań upływa dn. 20.8.1946.

REBUS



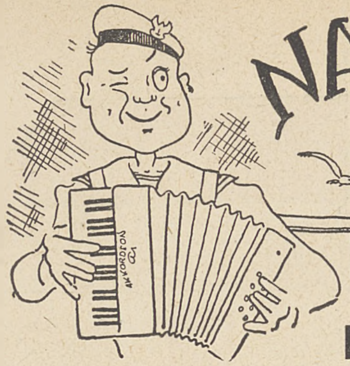


Z CYKLU „DOWCIPY BEZ PODPISU".

Kto odgadnie, na czym polega dowcip tego rysunku?

Dla ułatwienia podajemy, że chodzi tu o manewry piechoty.

NA WESOŁEJ FALI

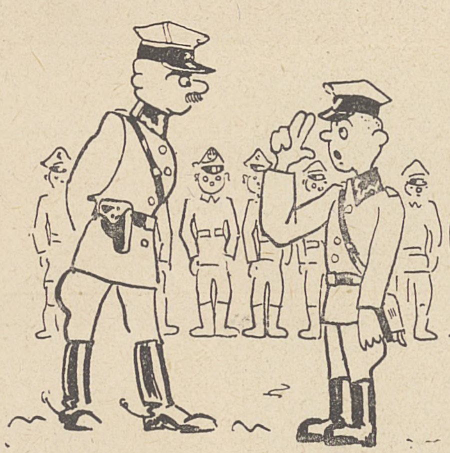




ROZTARGNIONY BOSMAN

— **Nareszcie odnalazłem cię!**

NA MANEWRACH PIECHOTY



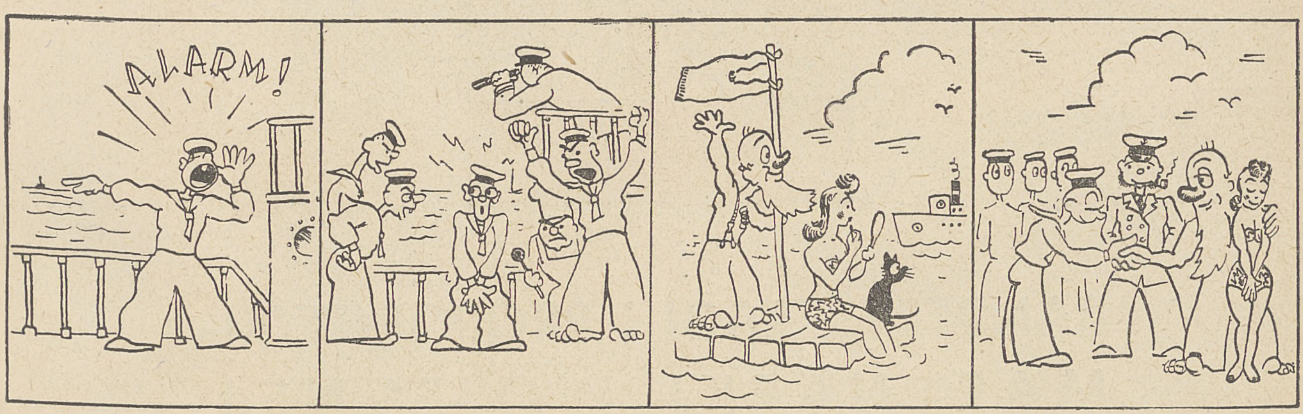
— Panie kapitanie, melduję że tak zamaskowaliśmy nasze działo, że nie możemy go odnaleźć...



HONOR MUNDURU

— Antoś, nie odwracaj się, nie wypada! Pamiętaj, że jesteśmy w mundurach!

Przygody Kubusia-Marynarza



Rankiem patrzy Kubuś w dali
Coś kołysze się na fali
Jak więc zacznie się wydzierać:
„Alarm! Mina! Wróg naciera...!"

Zbiegła się wnet cała wiara
„Czegóż wrzeszczysz, ty ofiaro?
Z flegmą trzeba i spokojnie
Jaki wróg? – Już jest po wojnie"

Dojrzeć z dala rzecz niełatwa
Zwłaszcza gdy maleńka tratwa
Na niej zaś miast min — dziewczynka
U dziewczynki – słodka minka...

„Czego od nas chcesz w nagrodę?"
Pyta facet z długą brodą,
Który właśnie był rozbitkiem.
„Czego? Hm... Nnno... tej... kobitki..."

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 45 zł, półroczna 80 zł. Prenumerata ulgowa dla jednostek wojskowych i instytucyj społ. — kwartalna zł. 30.—, półroczna zł. 50.—. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.
Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 85 mm 35,— zł. Cena podw. egzemplarza 20 zł



BANDERY, FLAGI i PROPORCZYKI MARYNARKI WOJENNEJ

1. Bandera wojenna R. P.
2. Flaga vice-admirała
*) 3. Flaga generała W. P.
4. Proporczyk Najstarszego D-cy
5. Proporczyk D-cy Dywizjonu

*) Lufy armatnie są w kolorze żółtym

*) 1. Proporzec dziobowy
2. Znak okr. wojennego
3. Proporczyk Prezydenta
4. Proporczyk D-cy Flotylli
5. Bandera Mar. Handl.

*) Rękaw zielony

1. Flaga D-cy Mar. Woj.
2. Flaga kontradmirała
*) 3. Flaga Ministra O. N.
**) 4. Proporczyk D-cy Obr. Wybrzeża
5. Proporczyk starszego na redzie

*) Lufa armatnia żółta, kotwica biała
**) W miejscu białego winkla — kolor żółty